




3 1761 11650607 2



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506072>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 41

Tuesday, November 26, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 41

Le mardi 26 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

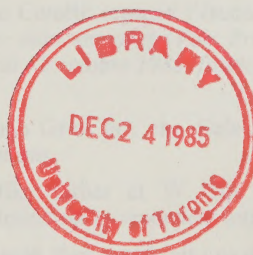
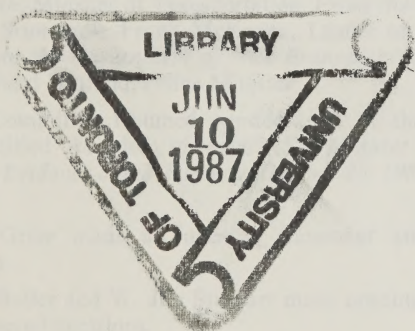
Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Howard Crosby
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Thomas Suluk
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

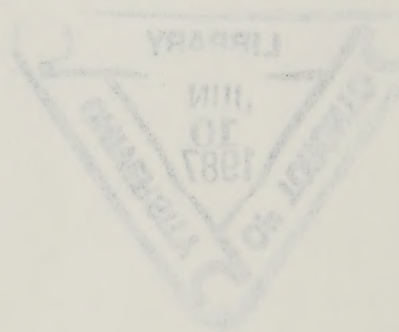
George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Joe Reid
Bill Rompkey

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 26, 1985
(52)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:00 o'clock a.m. this day, in *Halifax*, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Howard Crosby, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Thomas Suluk, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Moe Mantha.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: *From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission:* John Grice, Chairman. *From the Brunswick Mining and Smelting:* Mike J. Buller, Manager, Rail and Truck Transportation; Jim Stothart, Assistant Superintendent, Materials Handling—Fire Chief. *From the Harmon Corporation:* Derek Hammond, Director of Development. *From the Deer Lake Chamber of Commerce:* A.M. Bloom, President. *From the Atlantic Provinces Chamber of Commerce:* Jeanne Geldart, President; R.B. Des Brisay, Chairman-Elect. *From Transport 2000 Atlantic:* John Pearce, President. *From the Government of Newfoundland and Labrador:* The Honourable Ron Dawe, Minister of Transportation. *From the Government of New Brunswick:* Frank McKenna, Leader of the Opposition. *From the Government of New Brunswick:* The Honourable Richard Hatfield, Prime Minister.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

John Grice made an opening statement and answered questions.

Mike Buller and W. Jim Stothart made opening statements and answered questions.

Derek Hammond made an opening statement and answered questions.

A.M. Bloom made an opening statement and answered questions.

It was agreed,—That a document submitted by the Deer Lake Chamber of Commerce entitled "Deer Lake Chamber of Commerce" be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-10"*).

Jeanne Geldart and R.B. Des Brisay read opening statements and answered questions.

John Pearce read an opening statement and answered questions.

At 12:10 o'clock p.m. the sitting was suspended.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 26 NOVEMBRE 1985
(52)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à Halifax, ce jour à 9 heures, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (président).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Dennis H. Cochrane, Howard Crosby, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, André Plourde, Thomas Suluk, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Moe Mantha.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur du projet. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: *De la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth:* John Grice, président. *De la Brunswick Mining and Smelting:* Mike J. Buller, directeur, Transports ferroviaire et routier; Jim Stothart, surintendant adjoint, Manutention des matériaux—commissaire des incendies. *De la Harmon Corporation:* Derek Hammond, directeur du développement. *De la Chambre de commerce de Deer Lake:* A.M. Bloom, président. *De la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique:* Jeanne Geldart, présidente; R.B. Des Brisay, président élu. *De Transport 2000 Atlantic:* John Pearce, président. *Du gouvernement de Terre-Neuve et Labrador:* L'honorable Ron Dawe, ministre des Transports. *Du gouvernement du Nouveau-Brunswick:* Frank McKenna, chef de l'Opposition. *Du gouvernement du Nouveau-Brunswick:* L'honorable Richard Hatfield, Premier ministre.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.)*

John Grice fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Mike Buller et W. Jim Stothart font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

Derek Hammond fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A.M. Bloom fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

*Il est convenu,—*Que le document qu'a soumis La Chambre de commerce de Deer Lake, intitulé *Deer Lake Chamber of Commerce*, figure en appendice aux Procès-verbaux et témoignages de ce jour (*Voir appendice «TRPT-10»*).

Jeanne Geldart et R.B. Des Brisay lisent des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

John Pearce lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 12 h 10, le Comité interrompt les travaux.

At 1:02 o'clock p.m. the sitting resumed.

The Honourable Ron Dawe read an opening statement and answered questions.

Frank McKenna made an opening statement and answered questions.

Premier Richard Hatfield made an opening statement and answered questions.

At 4:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 13 h 02, le Comité reprend les travaux.

L'honorable Ron Dawe lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Frank McKenna fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Le Très honorable Richard Hatfield fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 16 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, November 26, 1985

• 0900

The Chairman: Order.

The first witness today is the Chairman of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, Mr. John Grice.

Mr. Grice, welcome.

Mr. John Grice (Chairman, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Thank you, Mr. Chairman and members, for affording the Halifax-Dartmouth Port Development Commission the opportunity to be here today and to express our views and concerns about this very important matter of deregulation. I know you are pressed for time. I think we can express our views on the subject of deregulation quite concisely, having considered it for many months now.

Basically, we share many of the same concerns expressed yesterday by the Halifax Board of Trade, particularly on the central issue of competition, or the lack of competition, at the Port of Halifax. It is our understanding that when you deregulate business and you are trying to get competition in the marketplace and allow that competition to be a leveller in prices, services, and innovation, you have to have a competitive environment to make this occur. Unfortunately, in the case of the Port of Halifax, that simply is not the case. So we have the position—and we would prevail on you to adopt this position—that competition be a *de facto* situation at the port of Halifax and in Nova Scotia prior to introducing any deregulation of rail rates.

Our view is that the current situation is acceptable. The situation now is a relatively mild form of regulation. It is not by any means a severe form of regulation, and we do not regard it as a problem. But we certainly would see some considerable difficulties if you have deregulation in the absence of competition.

We have made the analogy on many occasions to the telephone company. If you deregulated Maritime Tel&Tel or any telephone company price-wise—in other words gave them the latitude to set whatever prices they want—while preserving a monopoly situation, I do not think it takes a lot of imagination to anticipate what might happen. We are in that situation in the Port of Halifax here, where you have a really prohibitive price to enter the market right now. It is not a perfect competitive environment by any means. You cannot start up a new railway tomorrow, because of the capital costs and other factors, and if you deregulate the rail business, I think you will simply find that you are going to create problems for us. I have no doubt a lot of anguish and a lot of aggravation will be directed at the government and Members of Parliament also as a consequence of this. So in our view, at least, it is in everyone's interest to consider this seriously and consider the implications of deregulating the rail end of the transport sector.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 26 novembre 1985

Le président: À l'ordre!

Le premier témoin aujourd'hui est M. John Grice, président de la Commission portuaire d'Halifax-Dartmouth (*Halifax-Dartmouth Port Development Commission*).

Bonjour monsieur Grice.

M. John Grice (président de l'Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Je tiens à remercier le président et les membres du Comité d'avoir autorisé notre Commission à comparaître devant le Comité pour lui faire part des inquiétudes que lui suscite la déréglementation, sujet qu'elle considère fort important. Je sais que le temps vous presse, mais, comme nous examinons le sujet depuis de nombreux mois, je pense que je saurai exprimer nos opinions de façon très concise.

Pour commencer, nous partageons un grand nombre des inquiétudes exprimées hier par la Chambre de commerce d'Halifax (*Halifax Board of Trade*), notamment en ce qui concerne la question de la concurrence ou plutôt celle du manque de concurrence dans le port d'Halifax. À notre avis, quand on décide de déréglementer le marché et de laisser la concurrence dicter les prix, les services et l'innovation, il faut que le marché soit concurrentiel au départ. Malheureusement, cela n'est pas le cas pour le port d'Halifax. Nous pensons donc qu'il faut qu'une concurrence *de facto* existe au port d'Halifax et en Nouvelle-Écosse avant que l'on puisse déréglementer les taux ferroviaires, et c'est la position que nous vous demandons d'adopter.

La situation actuelle est, à notre avis, acceptable, en ce sens qu'il existe actuellement une forme relativement légère de réglementation, qui ne nous cause pas de problèmes. Par contre, nous nous attendons à de grandes difficultés si le marché est déréglementé en l'absence de toute concurrence.

Nous avons souvent fait l'analogie avec la compagnie de téléphone. Si le gouvernement décidait de déréglementer *Maritime Tel&Tel* ou toute autre compagnie de téléphone, c'est-à-dire l'autorisait à établir les prix qu'elle désire, tout en conservant la situation de monopole, je pense qu'il ne faudrait pas avoir beaucoup d'imagination pour prévoir ce qui se passerait. C'est la situation dans laquelle se trouve actuellement le port d'Halifax, car l'accès au marché coûterait trop cher à une nouvelle entreprise de transport. Il est aujourd'hui impossible de lancer une nouvelle compagnie de chemins de fer en raison des immobilisations que cela exige, ainsi que d'autres facteurs. Si le gouvernement déréglemente les transports ferroviaires, il créera une foule de problèmes pour le port d'Halifax, et je suis certain que cela se traduira par beaucoup d'angoisse, ainsi que par une part de rancœur à l'égard du gouvernement et des députés. Nous pensons donc qu'il est dans l'intérêt de tous d'examiner sérieusement le sujet, et en

[Text]

The Chairman: How would you define *de facto* rail competition in the present context of Halifax?

Mr. Grice: With *de facto* rail competition, what we are talking about is either another existing railway company, whether it would be Canadian Pacific, which would be maybe the most obvious, or other private or common carriers. We have outlined this to some extent in our brief, but you can imagine arrangements like they have in the United States now where various shipping companies, such as Sealand and others, operate their own trains over lines owned by the railways. Or you could envision another completely separate private company or port interest that would do it on behalf of several shipping lines. But in any event, we wish to have a competitive environment, *de facto* and not theoretically and not just the right for someone in the abstract to come in and operate a rail line. We want to see a competitive environment at the Port of Halifax prior to any deregulation being introduced.

• 0905

Also, Mr. Chairman, I would like to just continue on one important thing. I do not know if you are completely aware of this situation, but I would like to explain the circumstances surrounding the Port of Halifax and its importance as a national facility. I am sure the Halifax members are fully aware of this, but Halifax is one of the country's major commercial ports.

In fact, in terms of Canadian cargo, Canadian general cargo carrying containers, it is the country's largest port. We are larger than any other port, including Vancouver and Montreal, in terms of Canadian-origin-destination cargo that is carried. The port is a very important national asset. It provides services to almost every point on the globe. If you went down on the waterfront today, you would see large container ships loading cargo for Saudi Arabia, Australia, North Europe, U.K., and so on.

So it is an important national facility, and I believe it is in everyone's interest to ensure that the welfare of this facility is not jeopardized. And we feel that by proceeding with deregulation in the absence of competition, this is exactly what you would do.

I underline the national importance of Halifax, since you are all Members of Parliament here; it is important that you recognize that we are not talking about simply a regional or a local matter that involves some employment here. The Port of Halifax handles the largest, and will handle the largest vessels in the future in so far as container shipping is concerned. There are very few ports in Canada, almost none on the east coast, that can accommodate the ships that we are presently handling. Many of the American ports have difficulty handling

[Translation]

particulier les incidences de la déréglementation des transports ferroviaires.

Le président: Pourriez-vous nous dire ce que vous entendez par une concurrence ferroviaire *de facto* dans le contexte actuel d'Halifax?

M. Grice: Nous entendons par là l'accès aux services d'une autre compagnie de chemins de fer, qu'il s'agisse de la plus évidente, c'est-à-dire du Canadien Pacifique, ou d'autres transporteurs privés ou publics. Nous en avons parlé plus en détail dans notre mémoire, mais il est possible d'envisager des arrangements semblables à ceux qui existent actuellement aux États-Unis, où divers expéditeurs comme Sealand et d'autres exploitent leurs propres trains sur des lignes appartenant aux compagnies de chemin de fer. Une entreprise privée complètement distincte ou un organisme portuaire pourrait également assurer ce genre de services au nom de plusieurs expéditeurs. Quelle que soit l'option retenue, nous aimerions avoir un marché concurrentiel *de facto* et non seulement en théorie, c'est-à-dire qu'il ne suffit pas que, dans l'abstrait, quelqu'un ait le droit d'entrer sur le marché pour y exploiter une ligne ferroviaire. Nous désirons que le port d'Halifax bénéficie d'un marché concurrentiel avant que les transports soient déréglementés.

J'aimerais soulever un autre point important, monsieur le président. Je ne sais pas si vous êtes vraiment au courant de notre situation, mais j'aimerais vous expliquer les circonstances dans lesquelles se trouve le port d'Halifax et l'importance que le port revêt à l'échelle nationale. Comme le savent, j'en suis certain, les députés d'Halifax, Halifax est l'un des principaux ports commerciaux du Canada.

En fait, sur le plan des marchandises générales canadiennes transportées en conteneurs, Halifax est le port le plus important du pays. Plus de marchandises en provenance ou à destination du Canada passent par Halifax que par tout autre port canadien, y compris Vancouver et Montréal. Le port d'Halifax est un grand atout national. Il dessert presque tous les points du globe. Si vous vous rendiez aujourd'hui sur les quais d'Halifax, vous y verriez de grands navires porte-conteneurs embarquer des marchandises destinées à l'Arabie saoudite, à l'Australie, à l'Europe du Nord, au Royaume-Uni, etc.

Il s'agit donc d'un port très important sur le plan national et je pense qu'il est dans l'intérêt de tous que sa viabilité ne soit pas compromise. Or, c'est, d'après nous, exactement ce que ferait le gouvernement en donnant le feu vert à la déréglementation.

Je mets l'accent sur l'importance nationale de notre port parce que vous êtes tous députés et qu'il est important que vous vous rendiez compte qu'il ne s'agit pas d'une simple question régionale ou locale ne mettant en jeu que quelques emplois. Le port d'Halifax reçoit les plus grands navires porte-conteneurs et continuera à le faire. Il existe très peu de ports canadiens, pratiquement aucun sur la côte est, qui puissent recevoir les navires utilisant actuellement notre port. Un grand nombre de ports américains ont des difficultés à accueillir ces gros navires

[Texte]

these ships and we feel, for those reasons, that Halifax is indeed destined to continue its existing role and increase that role and be more important and more vital to the Canadian importer and exporter and, therefore, we would certainly ask you to bear that in mind.

Just a final note and point that I wish to make, not to belabour it any further, but we would be handling cargo here today from Newfoundland, British Columbia, Alberta, Ontario, Boston, Chicago, and that is really our catchment area. We are very, very strong, of course, in the Atlantic region, but we have a substantial segment of our business which comes from all parts of the country. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Grice. I will call upon Mr. Tobin to commence the questioning. As we said, members who have now collected in more numbers, we hope the quantity matches the quality that was here before. We have a real cut-off today because we are catching a bus, and we have several political figures in at noon this afternoon. So anyway, let us try to be brief.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, if I understand our witness, he is basically pointing out, as we heard yesterday from other witnesses—I do not know if you were here yesterday listening—that deregulation, joint-line rates, that sort of thing, is all very well and good further up in the country, but here with only one company providing a rail service, joint-line rates will not really provide that much advantage; in fact, could provide a disadvantage on this end of the system.

You say you want *de facto* deregulation at the port. What are you suggesting? That an open, shared roadbed concept be applied? Could you elaborate?

• 0910

Mr. Grice: Well, there are various ways that you could effect *de facto* competition, but what we are concerned about, and what I think as you are indicating, is that the government will proceed and allow the hypothetical latitude for someone else to come in as a competitive force, which may probably take years to effect.

What we are saying is that we want a competitive situation in place before deregulation occurs. To answer your question, there are various ways in which that could occur. You could have, say, a port-related company or any company for that matter acquiring running rights or joint ownership of the line or hook and haul rates, as in the case of the United States with people like Sealand who operate, or almost operate, their own trains. It is a hook-and-haul situation. The railway only provides the power, and the transportation company, Sealand, for example, owns the rail cars and provides the terminal infrastructure at both ends.

We would like to see that kind of situation prevail before and not after, because we are concerned that you would have a

[Traduction]

et nous pensons donc qu'Halifax est destiné à continuer de jouer son rôle actuel et, en fait, à jouer un rôle encore plus important à l'avenir du point de vue des importateurs et des exportateurs canadiens. Nous vous demandons d'en tenir compte.

Sans vouloir m'y attarder, je désire soulever un autre point: les marchandises embarquées aujourd'hui à Halifax proviennent de Terre-Neuve, de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de l'Ontario, de Boston et de Chicago. Voilà en fait le réseau de notre clientèle. Bien entendu, nous jouons un rôle crucial dans la région de l'Atlantique, mais une grande partie de nos expéditions proviennent de toutes les régions du pays. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Grice. Je demanderai à M. Tobin de commencer les questions. Comme je l'ai déjà indiqué, les membres du Comité sont maintenant plus nombreux, mais j'espère que le nombre ne réduira en rien la qualité des délibérations que nous avons connue jusqu'à présent. Nous disposons aujourd'hui de peu de temps parce que nous avons un autobus à prendre et que plusieurs politiciens doivent comparaître à midi devant le Comité. Je vous demande donc d'être bref.

M. Tobin: Monsieur le président, si j'ai bien saisi ce que nous a dit le témoin, il répète essentiellement ce qu'ont dit hier d'autres témoins—je ne sais si vous étiez présent à ce moment-là—à savoir que la déréglementation, les taux de lignes communes, etc., sont fort bien pour d'autres régions, mais qu'à Halifax, qui n'est desservi que par une seule compagnie de chemin de fer, l'établissement de taux de lignes communes n'offrira vraiment aucun avantage et en fait pourrait présenter des problèmes.

Vous dites que vous désirez une concurrence *de facto* au port d'Halifax. Que proposez-vous? Préconisez-vous le principe d'une emprise partagée entre plusieurs compagnies? Pourriez-vous nous donner plus de détails?

M. Grice: Il y a plusieurs façons d'assurer une concurrence *de facto*, mais ce que nous craignons, c'est que le gouvernement se contente de donner aux intéressés la latitude hypothétique d'avoir accès au marché, car il faudrait probablement plusieurs années avant que cela se réalise.

Ce que nous désirons, c'est qu'il y ait un marché vraiment concurrentiel avant l'introduction de la déréglementation. Pour répondre à votre question, cela pourrait se faire de diverses façons. Une entreprise associée au port ou en fait n'importe quelle entreprise pourrait acheter des droits de parcours, se rendre copropriétaire de la ligne ferroviaire ou louer la ligne et des locomotives, comme *Sealand* aux États-Unis, qui exploite quasiment ses propres trains. La compagnie de chemin de fer ne fournit que les locomotives et l'entreprise de transport, *Sealand* par exemple, utilise ses propres wagons et fournit l'infrastructure aux deux extrémités de la ligne.

Voilà le genre de situation que nous aimerions avoir avant et non après la déréglementation, parce que nous craignons les

[Text]

hiatus there that would provide some considerable difficulty for us if the rates deregulated and you do not have a competitive environment.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I was interested yesterday by a presentation made by the Saint John Port Development Commission who were complaining that Saint John has been receiving most unfair competition by CN who favour the Port of Halifax through continued subsidies of the operations of the Port of Halifax. I wonder to what extent you could comment on this. Basically, what you are asking is that both railways serve you. Would it not in fact create a disadvantage to your development if CP is allowed to serve the Port of Halifax on the grounds that CP would obviously, in its effort, try to favour the port they have been serving for a period of time, instead of starting new operations here?

I would like to know what effect in fact you think a shared roadbed would have on the present rate parity offered by CN? I understand that in fact to keep business here, CN is offering parity to what Saint John and CP Rail is offering their clients.

Mr. Grice: That is a very important issue you raise, and our colleagues in Saint John are prone to raise in this kind of argument, but our understanding is that the railways, if they wish to break with the system of rate parity or port parity, could do so now. In any event, I think they may find that things do not unfold as they expect they will if you proceed with deregulation. For instance, Saint John has the view that because they are closer to Toronto and Montreal by rail than Halifax is, they will experience a lower rate level. Well, you also have to bear in mind that there is a much, much lower volume of traffic on that CP line through the State of Maine than there is to and from Halifax, and we have a lot of cargo that really has a strong attraction to Halifax here and the Atlantic region.

So there is a tremendous center of gravity in Halifax, and I personally do not at all subscribe to the view that they would necessarily have any advantage whatsoever. In fact, the volume of traffic at Halifax right now is probably in the order of 200,000 20-foot containers per year, compared to roughly 90 or less at Saint John, and that gap is growing. I would expect that the economics would be continued to be in favour of Halifax rather dramatically.

• 0915

Also, I would like to take the occasion to comment on an item you raised, the question of subsidization at Halifax. I really do not know who made that statement, but can assure you that it is absolutely false.

Mr. Ouellet: The Port of Saint John . . .

Mr. Grice: Well, it is a falsehood, regardless of who made such an allegation. For instance, in pilotage we at the Port of Halifax run a substantial profit every year, which is used in part to cover pilotage costs at Saint John's, New Brunswick.

[Translation]

grandes difficultés que pourrait présenter une période de transition, si les taux sont déréglementés en l'absence de toute concurrence.

M. Ouellet: Monsieur le président, l'exposé présenté hier par la commission portuaire de Saint-Jean (*Saint John Port Development Commission*) m'a fort intéressé. Selon cette Commission, le port de Saint-Jean est lésé par le CN, qui favorise le port d'Halifax en subventionnant les opérations de ce port. Pourriez-vous nous donner votre opinion à ce sujet? Ce que vous demandez, en fin de compte, c'est d'être desservi par les deux compagnies de chemin de fer. Ne craignez-vous pas que le développement de votre port soit ralenti si le CP est autorisé à desservir le port d'Halifax, étant donné que le CP chercherait, bien évidemment, à favoriser le port qu'il dessert depuis de nombreuses années, au lieu de lancer de nouveaux services à Halifax?

J'aimerais savoir quels effets le partage de l'emprise aurait, à votre avis, sur la parité actuelle des taux qu'offre le CN? D'après ce que j'ai compris, pour garder ses clients d'Halifax, le CN offre un taux comparable à ce qu'offrent Saint-Jean et le CP.

M. Grice: C'est là un point fort important et je sais que c'est un argument que se plaisent à avancer nos collègues de Saint-Jean, mais, d'après ce que nous en savons, les compagnies de chemin de fer pourraient abandonner aujourd'hui la parité des taux entre les deux ports si elles le désiraient. Quoi qu'il en soit, je pense que le port de Saint-Jean risque de trouver que les conséquences de la déréglementation ne sont pas celles auxquelles il s'attend. À titre d'exemple, Saint-Jean pense pouvoir bénéficier de taux moins élevés étant donné qu'il est plus proche de Toronto et de Montréal par voie ferrée que ne l'est Halifax. Il ne faut toutefois pas oublier que le trafic empruntant la ligne du CP qui passe par le Maine est bien moins dense que le trafic à destination ou en provenance d'Halifax. Le port d'Halifax attire un grand volume de marchandises.

Halifax constitue donc un centre de gravité important et, personnellement, je ne pense pas que la déréglementation offrira nécessairement le moindre avantage au port de Saint-Jean. En fait le trafic annuel passant actuellement par Halifax est probablement de l'ordre de 200,000 conteneurs de 20 pieds, alors que le trafic passant par Saint-Jean ne représente au plus que 90 conteneurs par an, et cet écart se creuse. À mon avis, les facteurs économiques continueront à faire pencher la balance du côté d'Halifax.

J'aimerais profiter de cette occasion pour reprendre la question que vous avez soulevée à propos du financement des services à Halifax. Je ne sais pas qui vous a fait cette affirmation, mais je puis vous garantir que c'est absolument faux.

M. Ouellet: Le port de Saint-Jean . . .

M. Grice: Quel que soit l'auteur de cette affirmation, il a tort. Sur le plan du pilotage, par exemple, le port d'Halifax réalise tous les ans un profit important, qui sert en partie à couvrir les frais de pilotage à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick).

[Texte]

The CN rail line—we have costed ourselves as a Port Commission and we fully aware of the compensatory nature of the container rates. We have been continually assured by CN that those rates are profitable. The terminals are profitable. We do not have any cost such as ice-breaking. We do not have any dredging, and we are not a burden on the federal taxpayer in any manner whatsoever. So I would like to put that issue to rest.

Mr. Ouellet: I want to indicate to our witness that I was citing a phrase in the presentation made yesterday by our witness from the Port of Saint John.

Mr. Grice: I appreciate that. I understand that is where it was coming from. But regardless of where it is coming from, I would like to dismiss those unfounded allegations.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: I just have one question, sir. If we were not anticipating moving into a deregulated environment, whatever that will bring us, would you say that from the perspective of your port you are very happy with the services provided and costs charged by the railroad?

Mr. Grice: You always have some problems with service, and no one is always happy about the rate structure, but in all fairness I must say that I do not think there is a tremendous disenchantment about rates. I think the service CN provides is an excellent service. You know, they move containers between N&M terminals and Halifax with considerable efficiency.

Mr. Angus: So again if it had not been for a push for deregulation, you in turn would not be requesting this joint operating authority, or whatever the mechanics are, that you put forth in your brief.

Mr. Grice: No, that is not so. We would advocate competition in any event. We feel there is much evidence in the business world that when you have competition it is a leveler; it inspires competitive rates, it inspires positive technological development, and it inspires better, improved service. So we feel we must prefer and would urge competition in any event, regardless of whether or not you have deregulation.

But the issue of competition becomes critical when you have deregulation. There is talk of confidential contracts that no one would be able to see, or you would never have an idea as to what you were competing against, and you have no competition to be the leveler. So the issue of deregulation has simply honed our interest in having a competitive environment here.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I might, Mr. Chairman, ask the witness whether or not anybody, to his knowledge, has investigated the cost of privately operated trains, were the committee to make such a recommendation in its report. Do you have any idea of what it would cost to put together a set of trains to effect this kind of service?

[Traduction]

wick). Notre commission portuaire a calculé ses coûts et sait que les taux de transport des conteneurs sont compensatoires. De plus, le CN nous a répété à plusieurs reprises que ces taux étaient rentables. Les terminaux sont eux aussi rentables. Enfin, nous n'avons pas certains coûts comme les coûts de brise-glaces et les coûts de dragage. Nous ne coûtons pas un sou au contribuable canadien. J'aimerais que cela soit bien compris une fois pour toutes.

M. Ouellet: Je désire préciser au témoin que je citais une affirmation faite dans l'exposé présenté hier par le témoin du port de Saint-Jean.

M. Grice: Je vous remercie de cette précision. J'avais d'ailleurs compris d'où vous teniez vos informations. Quelle que soit l'origine de ces allégations, je désire vous assurer qu'elles sont sans aucun fondement.

Le président: Monsieur Angus, à vous la parole.

M. Angus: Je n'ai qu'une seule question pour le témoin. S'il n'était pas question de déréglementer les transports et des conséquences que cela pourrait avoir, pourriez-vous nous dire si votre port est satisfait des services et des prix offerts par la compagnie de chemin de fer?

M. Grice: Personne n'est jamais entièrement satisfait du service ni des barèmes, mais, en toute honnêteté, je dois vous dire que les taux pratiqués ne font pas trop de mécontents. Je pense également que le service assuré par le CN est excellent. La compagnie ferroviaire fait preuve d'une très grande efficacité dans le transport des conteneurs entre les terminaux de N&M et le port d'Halifax.

M. Angus: Par conséquent, s'il n'était pas question de déréglementation, vous ne réclameriez pas l'exploitation de lignes communes ou les mesures que vous préconisez dans votre mémoire.

M. Grice: Non, pas du tout. Nous serions malgré tout partisans d'une plus grande concurrence. À notre avis, l'expérience montre que, dans le monde des affaires, la concurrence met tous les intéressés à pied d'égalité. La concurrence donne lieu à des prix concurrentiels, elle stimule le progrès technologique et elle encourage la prestation d'un meilleur service. Nous préférons et nous préconisons donc la concurrence dans tous les cas, qu'il y ait ou non déréglementation.

Par contre, la question de la concurrence devient cruciale quand il y a déréglementation. Il est question de contrats confidentiels dont personne ne pourrait prendre connaissance, de sorte que personne ne saurait ce qu'il lui faut concurrencer. Dans ce cas, la concurrence ne saurait égaliser les chances de tous. La question de la déréglementation n'a fait qu'aviver notre intérêt dans un marché concurrentiel.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall, à vous la parole.

M. Forrestall: J'aimerais, monsieur le président, demander au témoin si quelqu'un a, à sa connaissance, calculé le coût de l'exploitation de trains privés, au cas où le Comité déciderait de recommander cette option dans son rapport. Savez-vous combien coûterait l'exploitation de trains de ce genre pour assurer ce type de service?

[Text]

• 0920

Mr. Grice: Yes, we have, Mr. Forrestall. Over a period of years there have been various people who have costed the rail service between Halifax and interior points. I cannot speak from knowledge of these documents right now, because I simply cannot recall them, but even the Port Commission recently has had R.L. Banks, the Washington-based railway consulting company, take a look at costs and address the question of the compensatory nature of rates and try to advocate or propose new technology for the Halifax-Montreal-Toronto-Chicago services.

To go back to your question, yes, there have been on various occasions studies undertaken to look at the concept of someone other than Canadian National running a rail service. Those studies have had various parameters. For instance, at one stage Halicon was interested in undertaking this, and they did rather extensive costing on that subject.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Mr. Crosby.

Mr. Crosby: Thank you, Mr. Chairman. In case members of the committee wonder about this thing, the official name is the Port of Halifax, but people like my colleague, Mr. Forrestall, keep trying to sneak the name 'Dartmouth' into the Port of Halifax. We may end up calling it the Port of Halifax, Dartmouth, etc., etc.

Mr. Forrestall: I just wonder if the chairman would care to indicate what the name of the the development commission...

The Chairman: [*Inaudible—Editor*] ... internecine warfare here. Halifax Dartmouth Port Development Commission... now whether or not that is the legal title, that is certainly the name in the brief.

Mr. Forrestall: Of course it is.

The Chairman: Anyway, the one thing it is not is the Halifax West Dartmouth Port Development Commission.

Mr. Crosby: The key to your presentation, in relation to the potential adverse effects of deregulation on the Port of Halifax, is related to the rail service, as I understand it. That is the major concern of the Port of Halifax.

Mr. Grice: Yes. In almost every other area we have competitive services, and the rail at Halifax, as it is elsewhere, at Montreal for instance, the rail end of their business is very substantial. They have a different orientation towards the North Atlantic and towards the American midwest, but the rail is in the order of... say 75% of our total business moves on by rail. Therefore, we are concerned about that, because of its importance.

Mr. Crosby: There is no real alternative to rail transport out of the Port of Halifax.

Mr. Grice: No. There is no effective option. You could, of course, truck or trans-ship by vessel, but those are not competitively realistic.

[Translation]

M. Grice: Oui, ces calculs ont été faits, Monsieur Forrestall. Sur une période de plusieurs années, diverses personnes ont calculé les coûts du service ferroviaire entre Halifax et plusieurs villes. Je ne me souviens pas actuellement des détails de ces études, mais je puis vous dire que notre commission a récemment demandé à R.L. Banks, experts-conseils ferroviaires basés à Washington, d'étudier ces coûts, de déterminer s'ils sont compensatoires et de proposer une nouvelle technologie pour les services assurés entre Halifax, Montréal, Toronto et Chicago.

Pour en revenir à votre question, plusieurs études ont examiné la possibilité d'autres services ferroviaires que ceux assurés par le CN. Ces études ont eu divers paramètres. L'une d'entre elles, par exemple, a été réalisée par Halicon, qui s'intéressait à de tels services.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Monsieur Crosby.

M. Crosby: Merci, monsieur le président. Au cas où certains membres du Comité se poseraient des questions, nous parlons ici du port d'Halifax, mais certains, comme mon collègue, M. Forrestall, cherchent à y ajouter Dartmouth. Nous allons finir par l'appeler le port d'Halifax, Dartmouth, etc.

M. Forrestall: Le président pourrait-il indiquer le nom de la commission qui figure...

Le président: [*Inaudible—Éditeur*] ... guerre d'extermination réciproque, ici. *Halifax Dartmouth Port Development Commission*... qu'il s'agisse du titre officiel ou non, c'est bien celui qui figure dans le mémoire.

M. Forrestall: J'en étais certain.

Le président: De toute façon, il ne s'agit pas de l'*Halifax West Dartmouth Port Development Commission*.

M. Crosby: L'essentiel de votre exposé à propos des effets indésirables de la déréglementation sur le port d'Halifax concerne les transports ferroviaires, d'après ce que j'ai compris. C'est là le point qui préoccupe le plus le port d'Halifax.

M. Grice: Oui, presque tous les autres modes bénéficient de services concurrentiels, mais, comme c'est le cas ailleurs, à Montréal par exemple, les échanges avec le mode ferroviaire sont très importants. Ils sont davantage orientés vers l'Atlantique Nord et le Midwest des États-Unis, mais 75 p. 100 environ de toutes nos marchandises sont transportées par chemin de fer. C'est donc le mode qui nous préoccupe, étant donné son importance.

M. Crosby: Il n'y a pas vraiment d'autre option pour le trafic en provenance du port d'Halifax?

M. Grice: Non, il n'y a aucune autre option pratique. Il est, bien entendu, possible d'avoir recours au camionnage ou de transborder les marchandises par navire, mais ces solutions ne sont pas vraiment concurrentielles.

[Texte]

Mr. Crosby: One of the issues involved in the *Freedom to Move* paper is confidential contracting, through which a shipper or a user can make a special arrangement with a carrier. What is your view on that in relation to the Port of Halifax and the problems it might encounter if confidential contracting were to be permitted? Can you envision the port making a special deal with Canadian National that would be beneficial to port users?

Mr. Grice: That is possible, but the question of confidential contracts, again, goes back to the central issue, as we see it, and that is competition.

If you have competition, for instance in our local trucking business, notwithstanding regulation, you have a considerable amount of competition. Certainly, if you had a completely open market, with regard to trucking, for instance, the question of confidential contracts really does not have much meaning, because if you have all sorts of options you can go to, you are not really concerned about whether or not it is a confidential contract your competitor has. However, when you have only one option or even two options, it is important, as we do now, to understand what the competition is doing, whether it be New York or Montreal or St. John, New Brunswick. As far as confidential contracts are concerned, we are concerned about them in a monopoly environment. We certainly are.

• 0925

Mr. Crosby: Thank you. Just one brief point. You refer in your presentation, Mr. Grice, to the Canadian National-Cast arrangement whereby Canadian National or Cast could offer a portal-to-portal service because of its special arrangements. It of course had an adverse effect on the Port of Halifax to have its main rail carrier have a special arrangement with a marine transporting company. Has that CN-Cast issue been put to rest? Is there still the possibility of portal-to-portal shipping arrangements?

Mr. Grice: I am glad you asked that because there is a lot of confusion about intermodalism. Our understanding of intermodalism is that it is simply the ability to move containers on a through bill of lading with one carrier from, say, an inland point in Belgium to an inland point in Ontario. That got confused with the matter of a railway company owning a shipping company, which is vertical integration, which is really a completely different issue in our view.

From the earliest days in Halifax here, for instance, you had people like Dart Container Line. They were issuing intermodal bills and door-to-door services. So that is not an uncommon thing at all.

Also, it should not be confused with the Cast operation. The fact that Canadian National own part of Cast and they engaged in illegal rebating and they infused something like \$100 million Canadian into it in one way or the other did tremendous harm to the Port of Halifax.

[Traduction]

M. Crosby: L'une des questions soulevées dans le document *Aller sans entraves* est l'établissement des contrats confidentiels permettant à un expéditeur ou à un usager de conclure des arrangements spéciaux avec un transporteur. Que pensez-vous des contrats confidentiels dans le contexte du port d'Halifax, et quels seraient les problèmes soulevés par de tels contrats? Le port d'Halifax pourrait-il, par exemple, conclure avec le CN une entente spéciale qui serait à l'avantage des utilisateurs du port?

M. Grice: Cela est possible, mais la question des contrats confidentiels nous ramène une fois de plus au point central, celui de la concurrence.

Dans la mesure où la concurrence existe, par exemple dans les services de camionnage locaux, il importe peu qu'il y ait réglementation, parce que les services et les prix offerts sont concurrentiels. Évidemment, si le marché était complètement libre, dans le cas du camionnage par exemple, la question des contrats confidentiels n'aurait pas grande importance, parce que, si l'on dispose d'un grand nombre d'options, on s'inquiète peu de savoir si le contrat de son concurrent est confidentiel. Par contre, quand il n'existe aucun choix ou quand les options sont limitées, il est important de savoir ce que font les concurrents, qu'il s'agisse de New York, de Montréal et de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). La question des contrats confidentiels nous suscite donc de graves inquiétudes dans le contexte d'un monopole.

M. Crosby: Merci. Un autre point fort bref. Dans votre mémoire, monsieur Grice, vous parlez de l'accord entre le CN et Cast, accord en vertu duquel le CN ou Cast peut offrir un service porte-à-porte. Il va sans dire que le port d'Halifax doit se sentir lésé par un tel accord spécial entre son transporteur ferroviaire et une compagnie de transport maritime. Cette question a-t-elle été réglée? La possibilité d'un service porte-à-porte existe-t-elle toujours?

M. Grice: Je suis fort conscient que vous avez posé cette question, car les transports intermodaux font l'objet d'une grande confusion. Au sens où nous l'entendons, le transport intermodal permet simplement de faire transporter des conteneurs de, disons, une ville de Belgique à une ville de l'Ontario, avec un seul connaissance et un seul transporteur. Pour certains, il y a eu confusion entre le transport intermodal et l'intégration verticale, par exemple le cas d'une compagnie maritime qui appartient à une compagnie de chemins de fer. À notre avis, il s'agit de deux choses tout à fait différentes.

Des entreprises comme *Dart Container Line* offrent ce genre de services, c'est-à-dire des connaissances intermodaux et un service porte-à-porte à Halifax depuis longtemps. Ce genre de service est assez courant.

Il ne faut pas confondre ces services et le cas de Cast. Cast appartient en partie au CN, qui a pratiqué des rabais illégaux et injecté quelque 100 millions de dollars dans Cast sous une forme ou sous une autre. Tout cela a beaucoup nui au port d'Halifax.

[Text]

But, to go to your other question, Mr. Crosby, hopefully all of that is behind us and lessons were learned there and that kind of thing will not be repeated.

The Chairman: I must say I am glad Mr. Crosby mentioned the confidential contracts because of your position on *de facto* competition. I do not think the actual words 'confidential contracts' are even mentioned in your brief. I am sort of bemused at that.

But the reason I was going to ask on Mr. Crosby touched on: Are you not concerned that there is a competitive disadvantage if American ports and carriers are going to be able to have confidential contracts but our environment, if it does not change, is not going to allow this, that this could have an adverse effect on the Port of Halifax and/or Saint John?

Mr. Grice: It is a factor all right, but it is not a major concern. You can find out more or less what the competitive rate structure at American ports is by contacts in the trade and so on. In any event, we feel confident that the system right now is working in the face of a deregulated environment in the United States. So it really is not that great a concern to us. As I say, we have that situation right now where Canadian railways and other transportation companies are competing successfully in the face of deregulation.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman. I have two quick points.

Being a free enterpriser, I liked your brief very, very much because competition is the life-blood of free enterprise. Are you concerned that if this comes to a forced competition this would be artificial? Would it be something like a shotgun marriage? Shotgun marriages normally are not the most successful marriages.

Mr. Grice: We would certainly have to avoid that. You would have to have a working relationship that was not a shotgun marriage. You would have to have a constructive environment. It works in so many other places. There are many other places where you have different arrangements between the shipping lines and the railways. Between two railways where they operate joint services they may base their cost sharing on, say, percentage of volume: if you handle 75% of the volume on a line then you would pay 75% of the operating costs, or something like that. I appreciate the issue you are raising, but surely you could come to some kind of an accord that would be agreeable in that regard.

• 0930

But as for the question you raised, I believe most of our commission are business people who have experience with business and have firsthand knowledge of the effects of monopoly or tight, limited competitive situations, and they know what competition brings. I must underline that to you because we really believe that, if you continue along the lines

[Translation]

Mais, pour en revenir à votre autre question, monsieur Crosby, j'espère que tout cela est passé, que nous en avons tiré une leçon et que ce genre de choses ne se répétera pas.

Le président: Je dois avouer que je suis fort content que M. Crosby ait mentionné les contrats confidentiels, étant donné votre position à l'égard de la concurrence *de facto*. Il me semble que votre mémoire ne mentionne même pas les contrats confidentiels. Je trouve cela assez bizarre.

J'aimerais vous poser une question se rapportant au point soulevé par M. Crosby: ne craignez-vous pas que le port d'Halifax, ou celui de Saint-Jean, soit désavantagé si les ports et les transporteurs américains peuvent signer des contrats confidentiels tandis que les ports et les transporteurs canadiens ne le pourront pas, si notre régime de réglementation ne change pas?

M. Grice: C'est évidemment un sujet de préoccupation, mais pas si important que cela. Il est toujours possible de connaître plus ou moins les barèmes des ports américains en consultant des personnes qu'on connaît dans ce secteur. Quoi qu'il en soit, nous avons confiance, car nous continuons à bien fonctionner malgré la déréglementation aux États-Unis. La question ne nous préoccupe donc pas vraiment. Je le répète, les compagnies de chemins de fer canadiennes et les autres entreprises de transport arrivent à tenir tête à leurs concurrents américains, qui, eux, bénéficient de la déréglementation.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. Je n'ai que deux brèves questions.

En tant que ferme partisan de la libre entreprise, j'ai beaucoup aimé votre mémoire, parce que la concurrence est l'essence même de la libre entreprise. Ne craignez-vous pas que la concurrence devienne artificielle si elle est imposée? N'aurait-on pas affaire à un genre de mariage forcé? Les mariages forcés ne sont pas normalement les plus heureux.

M. Grice: C'est certainement une situation qu'il faudrait éviter. Il faudrait avoir des rapports d'affaires qui ne ressemblent en rien à un mariage forcé. Il faudrait avoir un cadre d'exploitation constructif. C'est ce qui se passe sans aucun problème dans un grand nombre d'autres cas. Il existe de nombreux exemples d'arrangements différents entre les compagnies maritimes et les compagnies de chemins de fer. Deux compagnies de chemins de fer peuvent exploiter des services conjoints et baser le partage des coûts sur, disons, le pourcentage de trafic, c'est-à-dire qu'une compagnie qui assure 75 p. 100 du trafic doit payer 75 p. 100 des frais d'exploitation. Je comprends la question que vous soulevez, mais je suis certain qu'il serait possible d'en arriver à un accord convenant à tous les intéressés.

Quant à la question que vous avez soulevée, je crois que les membres de notre commission, en gens d'affaires, ont l'expérience du milieu et savent ce que monopole ou concurrence limitée veulent dire. Ils n'ignorent pas ce sur quoi peut déboucher une situation de concurrence. Je me dois d'attirer votre attention sur cet aspect, car, si vous poursuivez dans la

[Texte]

and we end up with a deregulated environment with a monopoly railway situation... It is not a criticism of the railway; it is just that, if you are in business and you have a monopoly and it is preserved by legislation, you can imagine that the most altruistic individual might be inclined to take advantage of it. I think that is the issue you have picked up on or recognized, and that is really central to our case.

Mr. Taylor: Has the CPR or some other group ever expressed the desire to provide rail services to the port?

Mr. Grice: Yes, various people have expressed interest, and we have had conversations with Canadian Pacific. I do not wish to exaggerate things beyond reality here. We have had conversations with Canadian Pacific Railway and we have had conversations with shipping lines that have demonstrated some interest in operating their own rail services. It has not happened and it is not imminent, but there certainly is such an interest and such a potential.

Mr. Taylor: I have just one other point, Mr. Chairman. I was amazed at the information contained in the brief, that Halifax handles more Canadian content than even Montreal. But I was even more amazed when you said you were handling merchandise from Alberta, British Columbia and Saskatchewan. What type of merchandise would you be handling from Alberta?

Mr. Grice: For instance, I will just name one. I am not really completely familiar with the details, but obviously they drink French wines and German wines and Heineken beer and that sort of thing, so there would be a lot of imports. We have seen casing for the oil field come in over Halifax with some regularity. Out of British Columbia, we have salmon exports and that sort of thing to Europe and the U.K.

Mr. Taylor: Whiskeys and beers. The more you ship out of Alberta, the better I like it.

The Chairman: Okay. That gets into the personal biases of members. We are not here to discuss the personal biases of members. Thank you very much.

Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Just a quick question.

The Chairman: They are always quick questions, but they always take three minutes.

Mr. Belsher: What danger is there that shipping companies might think there would be too much concentration of container traffic in one port? You want competition in the rails; you say you want it proclaimed that it will be. But how about overseas shipping companies? Will they have as much confidence as you have that you can go without competition? You have the competition now already in New York for points

[Traduction]

même voie, nous allons aboutir à un milieu déréglementé dans lequel le monopole des compagnies de chemins de fer serait protégé... et je ne formule point là de critique à l'endroit de ces compagnies; je veux simplement dire qu'en affaires, même le plus altruiste peut être enclin à profiter d'un monopole protégé par la loi. Je crois que c'est là un aspect que vous avez découvert ou constaté, un aspect qui est au centre de nos préoccupations.

M. Taylor: La société Canadien Pacifique, ou une autre société, a-t-elle déjà exprimé le, désir d'assurer les services de transport ferroviaire au port?

M. Grice: Oui, plusieurs compagnies se sont dites intéressées et nous nous sommes entretenu avec le Canadien Pacifique. À ce stade, je ne voudrais pas embellir la réalité. Nous avons eu des entretiens avec la Canadien Pacifique, de même qu'avec des compagnies de navigation qui se sont dites désireuses d'exploiter leurs propres services de transport ferroviaire. Ces désirs ne se sont pas encore concrétisés, et ils ne le seront pas avant un certain temps, mais on se doit de noter que certaines compagnies sont intéressées et que le potentiel est là.

M. Taylor: Je voudrais juste ajouter autre chose, monsieur le président. À la lecture du mémoire, je me suis étonné d'apprendre que Halifax traitait beaucoup plus de marchandises à contenu canadien que Montréal. Mais quel ne fut pas mon étonnement en vous entendant déclarer que vous traitiez des marchandises en provenance ou à destination de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan. Quel type de marchandises pouvez-vous bien traiter dans le cas de l'Alberta?

M. Grice: Je ne vous en citerai qu'une à titre d'exemple. Je ne suis pas bien au courant de tous les détails, mais, de toute évidence, les Albertains boivent des vins français et allemands, et de la bière Heineken; ainsi, on a surtout affaire à des produits importés. Nous avons vu transiter par Halifax, et avec une certaine régularité, des caisses à destination des champs pétrolifères. Dans l'autre sens, nous recevons notamment du saumon de la Colombie-Britannique à destination du Royaume-Uni et du reste de l'Europe.

M. Taylor: Du whisky et de la bière... Quant à moi, plus vous en envoyez en Alberta, mieux c'est.

Le président: Bon! Voilà que nous tombons dans les goûts personnels des membres. Mais nous ne sommes pas ici pour parler des penchants de chacun. Merci beaucoup.

Monsieur Belsher.

M. Belsher: Une brève question.

Le président: Les questions sont toujours brèves, mais elles prennent toujours trois minutes.

M. Belsher: Quel danger les compagnies de navigation voient-elles à une trop forte concentration du trafic de conteneurs dans certains ports? Vous voulez qu'il y ait concurrence dans l'industrie du chemin de fer; vous déclarez que celle-ci doit être annoncée maintenant. Et les compagnies de navigation étrangères, elles? Seront-elles aussi certaines que ça que vous puissiez fonctionner sans concurrence? New York vous fait déjà de la concurrence pour les États-Unis, et cela

[Text]

into the United States, which could effectively go into central Canada. So I am thinking the converse of it.

Mr. Grice: There is a tremendous pressure right now on shipping lines that are going to larger and larger vessels, and they are cutting back on the number of ports that they are serving world-wide. As a result of that, there is a concentration on fewer and fewer ports. I do not know if you read the shipping journals, but there is a tremendous concentration on a couple of American east coast ports; notably, New York, Norfolk, and to some extent, Baltimore. But there is also a risk that if we do not develop a port that is strong and able to handle that competition, then we are going to end up without much of a port infrastructure on the east coast at all.

As I indicated to you previously, in Halifax we are uniquely situated, both geographically and because the port itself is probably the most magnificent natural harbour you will see anywhere in the world. The depth of the harbour is very important. The point I am trying to make is that, if there is a Canadian port that is able to compete, it most certainly will be the Port of Halifax. Of course, we have a self-interest that would justify this, but we feel the committee ought to be aware of that. As I indicated, we are handling more Canadian cargo than any other port, including Montreal, which is heavily oriented towards the Detroit-Chicago access and very limited on one particular trade, the North Atlantic trade. We are trying to make a point here that there is a concentration of shipping services at a limited array of ports. Canada really will be fortunate to end up with one major one on the east coast, and we feel we are it. We feel your committee would be properly advised to recognize, at least, this probability.

• 0935

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Are you any further informed, compared to Halifax and Vancouver?

Because of those remarks, someone else wants to ask a question now, and I am not surprised. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

Do I understand that the Port of Halifax would like to see a regulatory agency cause competition to take place in the line between Montreal and Halifax with CN and CP?

Mr. Grice: I do not think this would be a regulatory agency's doing. We have a single line, as you do in Moncton, which is the Canadian National, and really it would be the prerogative of the government to effect competition. I think you would have to have an involvement by the Government of Canada to make an arrangement with Canadian National to bring competition into the field. And this is not to be critical of them. They simply have a monopoly position at Halifax at the present time. I have talked to various CN people over the years, and logically, they are not going to yield on this type of market which they have here voluntarily. I think you would have to have an involvement by the Government of Canada,

[Translation]

risque de s'étendre au centre du Canada. Alors, je me demande ce que donnerait la situation inverse.

M. Grice: Les compagnies de navigation se sentent de plus en plus obligées, à cause de la concurrence, d'exploiter des navires de plus en plus gros et de diminuer le nombre de ports qu'elles desservent dans le monde entier. Résultat: on assiste à une concentration du trafic dans un nombre de plus en plus réduit de ports. On peut constater, à la lecture de la presse spécialisée, qu'on assiste à une concentration énorme du trafic dans quelques ports américains de la côte est, notamment à New York, à Norfolk et, dans une certaine mesure, à Baltimore. Et puis, si nous ne développons pas un port qui soit suffisamment important pour faire face à cette concurrence, nous risquons de ne plus avoir grand-chose comme infrastructure portuaire sur la côte est.

Comme je vous l'ai indiqué précédemment, Halifax jouit d'une situation unique sur le plan géographique et, de plus, il s'agit du plus beau port naturel au monde. Les eaux dans la rade sont très profondes. Je veux que l'on s'entende bien sur un point: s'il est un port canadien qui soit à même de faire face à la concurrence, c'est très certainement celui de Halifax. Certes, nous pêchons pour notre paroisse, mais nous avons le sentiment que le Comité doit connaître ces aspects. Comme je l'ai dit, nous sommes le premier port canadien en volume de marchandises traité, devant Montréal, qui est essentiellement tourné vers Detroit-Chicago et qui s'est limité au commerce dans l'Atlantique Nord. Nous voulons faire ressortir le fait qu'il y a une concentration de services de navigation dans un très petit nombre de ports. Le Canada aurait beaucoup à gagner s'il avait un grand port sur la côte est, et nous estimons que ce port doit être Halifax. Il serait sage, selon nous, que votre Comité reconnaisse au moins ce potentiel.

Le président: Merci, monsieur Belsher. Avez-vous d'autres renseignements à nous communiquer sur Halifax et Vancouver?

Après ma remarque, je ne suis pas étonné de voir que quelqu'un veut poser une question. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

Ai-je compris que vous aimeriez que l'organisme de réglementation instaure la concurrence sur la ligne Montréal-Halifax entre le CN et le CP?

M. Grice: Je ne pense pas que cela devrait être le fait d'un organisme de réglementation. Il y a une seule ligne, comme vous à Moncton, celle du Canadien National, et je crois qu'il revient au gouvernement d'instaurer la concurrence. J'estime qu'il appartiendrait au gouvernement du Canada de conclure certains arrangements avec le Canadien National afin d'ouvrir le secteur à la concurrence. Et je n'émetts ici aucune critique à l'endroit du CN. Je constate simplement que, à l'heure actuelle, la société jouit d'un monopole à Halifax. Depuis quelques années, j'ai rencontré différents représentants du CN, ce qui m'a permis de conclure, et c'est bien logique, que la société n'était pas disposée à laisser aller volontairement une part de son marché. Oui, je crois que le gouvernement du

[Texte]

which owns the Canadian National, to allow competition to come in under the right circumstances.

Mr. Cochrane: Do you think there is so much profit in your business from here to Montreal that it is worthwhile for two companies to get into it?

Mr. Grice: I think there is room for two companies. I am not saying that there is that much profit in it, but I think there is sufficient business and sufficient prospect for competition. There is at St. John, there is at Quebec City, there is at Montreal and there is at Vancouver. We are the only major commercial port that is in this unique position, and that is why we have this underlying concern with the lack of competition.

Mr. Cochrane: How do the federal government take back, for example, or reconcile the amount of money they spend at Fairview? How would they be compensated for the kind of arrangement they have made?

Mr. Grice: That is a separate conversation. It is not pertaining to the railway. But there are tariffs that Ports Canada—a local organization known as the Halifax Port Corporation—charges to recover their costs from all port facilities here. And the Ports Canada's mandate is to be compensatory and they are compensatory. They charge lease rates to the people who lease them, like Sears, which operate the Fairview terminal that you refer to, and Halterm in the south end of the city, which is the second container terminal. They charge top wharfage against the cargo and charges against the vessel. So they recover the cost of those facilities.

Mr. Cochrane: I would be interested to see what happens if CP is interested in coming to Halifax. They were not, obviously, when they were on their own hook. I doubt they would be now. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Thank you, Mr. Grice and colleagues. We, certainly those of us in the east, are quite aware of the geographic advantage of Halifax, as long as it is not marred by regulation, and we will try to balance all of that off. I had better not say anything more. I did not realize that CP really had a serious interest in . . .

I do not know if you were here yesterday, but the Canadian Marine Transportation Institute at Dalhousie came forward with a very interesting and perhaps theoretical thought that there should be a railway authority, like the Seaway Authority that looks after the railways.

• 0940

We will not get into all the ramifications of what the railways think of that, but do you think there is any type of

[Traduction]

Canada, propriétaire du Canadien National, devrait intervenir afin de permettre à la concurrence de s'installer dans de bonnes conditions.

M. Cochrane: Pensez-vous que votre activité puisse générer suffisamment de bénéfices pour que deux sociétés trouvent leur compte dans un partage du marché?

M. Grice: Je crois qu'il y a de la place pour deux sociétés. Je ne dis pas que les bénéfices seront très élevés, mais je crois que les volumes actuels et potentiels seront suffisants pour qu'il y ait concurrence. C'est le cas à Saint-Jean, c'est le cas à Québec, c'est le cas à Montréal et c'est aussi le cas à Vancouver. Nous sommes le seul grand port commercial qui se trouve dans cette position, et c'est la raison pour laquelle nous nous soucions de cette absence de concurrence.

M. Cochrane: Comment, par exemple, le gouvernement fédéral récupère-t-il les sommes qu'il dépense à Fairview? Comment est-il compensé pour les arrangements qu'il a conclus?

M. Grice: Il s'agit là d'autre chose. Cela n'a pas de lien avec le secteur ferroviaire. Ports Canada—ou plutôt un organisme local connu sous le nom de Corporation du port de Halifax—couvre les coûts d'exploitation de ses installations en exigeant certains droits d'utilisation. Il est prévu dans le mandat de Ports Canada que l'organisme soit dédommagé, et c'est ce qui se passe. Les services offerts par la société d'État sont en fait loués aux utilisateurs, comme Sears, qui utilise le terminal de Fairview, auquel vous faisiez allusion, et Halterm, à la pointe sud de la ville, qui est le second terminal à conteneurs. La société d'État exige des droits de quai, d'une part, pour le navire et, d'autre part, pour sa cargaison. Ainsi, elle peut récupérer les frais d'exploitation de ses installations.

M. Cochrane: Je serais curieux de savoir ce qui se produirait si le CP se disait désireux de s'installer à Halifax. Jusqu'ici, la société n'a, de toute évidence, affiché d'elle-même aucune intention en ce sens. Je doute qu'elle le fasse maintenant. Merci.

Le président: Merci, monsieur Cochrane. Merci, monsieur Grice, ainsi que vos collègues. Nous sommes, nous, les résidents de l'Est, parfaitement au courant de l'avantage géographique que présente Halifax, pour autant que nous ne le gâchions pas par le poids des règlements, et nous allons essayer de parvenir à un certain équilibre. J'aurais mieux fait de ne rien ajouter. Je ne m'étais pas rendu compte que le CP était vraiment désireux de s'installer à . . .

Ceux qui étaient présents hier ont sans doute entendu cette très intéressante proposition, quoique peut-être un peu théorique, formulée par l'Institut canadien du transport maritime de Dalhousie, qui estime qu'on devrait créer une administration des chemins de fer, sur le modèle de l'Administration de la voie maritime, qui se chargerait de toutes les questions de transport ferroviaire.

Sans pour autant nous interroger sur ce que les compagnies de chemins de fer pensent de la chose, estimez-vous que la création d'une administration des chemins de fer soit logique

[Text]

sense for that in terms of a railway authority in the Halifax area—not from Halifax to Montreal, but in here?

Mr. Grice: I did not hear their presentation, Mr. Chairman, but it seems to me that if you are talking about a common roadbed leased out to other users, certainly that is a way to do it; that is a way to affect competition, but it is not the only way. The ways we have talked about—and I do not want to mislead you on Canadian Pacific either—we have had interesting conversations with them, and they have some interest in serving the business here, the whole business. There are shipping lines that are also interested in the possibility of doing that.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Grice. We will continue on.

Our next witness is Brunswick Mining and Smelting. We welcome Mr. Jim Stothart, Assistant Superintendent of Material Handling for Brunswick Mining and Smelting. We have your brief, which has been circulated to members. If you could give an overview, then we will throw it open to questions.

Mr. Mike J. Buller (Manager, Rail and Truck Transportation, Noranda Sales Corporation): Thank you, Mr. Chairman. I am manager of rail and truck transportation for Noranda Sales Corporation, the marketing subsidiary of the mining and metallurgical divisions of Noranda, Inc. With me today is Mr. Jim Stothart, Assistant Superintendent, Material Handling, Brunswick Mining and Smelting, Smelting Division.

Our appearance today is to support the position of Brunswick Mining and Smelting. We have, however, drawn on the situation of other Noranda operations to support our evidence. With your agreement, Mr. Chairman, we would like to make a few brief comments, which Mr. Stothart will present, after which we would be pleased to answer your questions. Our comment shall deal with specific issues in *Freedom to Move*, with supporting evidence wherever possible.

Mr. Jim Stothart (Assistant Superintendent, Material Handling, Brunswick Mining and Smelting): Good morning. I will start with confidential contracting. We support confidential contracting for reasons outlined in attachment one, which shows where 53,000 tonnes of material could have been processed in Canada instead of a foreign country, thus creating temporary employment and revenue to Canadian carriers. As outlined in attachment one, the current system of rate publications for public inspection prevented further Canadian involvement, which confidential contracting would have allowed.

[Translation]

pour la région de Halifax, et je ne parle pas de l'axe Halifax-Montréal, mais bien d'ici?

M. Grice: Je n'ai pas assisté à l'exposé de la compagnie de chemins de fer, monsieur le président, mais il me semble que la bonne façon de procéder consisterait à louer la voie de chemin de fer unique à d'autres usagers, si vous parlez bien de cela. C'est une façon de créer la concurrence, mais ce n'est pas la seule. Nous avons parlé d'autres possibilités avec le CP—je ne voudrais pas non plus vous induire en erreur à propos du Canadien Pacifique—et nous avons eu d'intéressantes conversations. La société s'est dite désireuse de se charger du transport commercial, de tout le transport commercial. Et puis, des compagnies de navigation ont également émis le voeu de desservir la région.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Grice. Nous allons poursuivre.

Notre prochain témoin est la *Brunswick Mining and Smelting*. Nous accueillons M. Jim Stothart, surintendant adjoint, manutention du matériel, à la *Brunswick Mining and Smelting*. Nous avons reçu votre mémoire et l'avons fait circuler parmi les membres du Comité. Si vous le désirez, vous pourriez nous en donner un aperçu, puis nous passerons à la période des questions.

M. Mike J. Buller (directeur, Services de transport par rail et par camion, Noranda Sales Corporation): Merci, monsieur le président. Je suis directeur des Services de transport par rail et par camion à la *Noranda Sales Corporation*, une filiale spécialisée en marketing des divisions mines et métallurgie de la Noranda Inc. Je suis accompagné de M. Jim Stothart, surintendant adjoint, manutention du matériel, *Brunswick Mining and Smelting*, Division des fonderies.

Dans notre déposition d'aujourd'hui, nous avons l'intention de défendre la position de la société *Brunswick Mining and Smelting*. Nous avons cependant étayé notre démonstration sur la situation qui prévaut dans d'autres secteurs d'opération de Noranda. Avec votre accord, monsieur le président, nous voudrions commencer par quelques remarques d'introduction, que formulera M. Stothart, après quoi nous serons très heureux de répondre à vos questions. Nos commentaires porteront sur des points particuliers mentionnés dans *Aller sans entraves*, et nous les étayerons dans toute la mesure du possible.

M. Jim Stothart (surintendant adjoint, manutention du matériel, Brunswick Mining and Smelting): Bonjour! Je commencerai par la question des contrats confidentiels. Nous sommes favorables à ce principe des contrats confidentiels pour les raisons explicitées à l'Annexe I, qui montre que nous aurions pu traiter 53,000 tonnes de matériaux au Canada, plutôt que de s'adresser à des pays étrangers; nous aurions par le fait même pu créer des emplois temporaires et générer des revenus pour les transporteurs canadiens. Tel que mentionné à l'Annexe I, le système actuel de publication des tarifs à l'intention du public empêche toute participation canadienne, ce qui n'aurait pas été le cas avec un système de passation confidentielle des contrats.

[Texte]

Our second proof of support for confidential contracting involves lead metal from Brunswick Mining and Smelting located at Belledune, New Brunswick. In June 1983 we attempted to improve Brunswick Smelting's position by requesting truck-competitive rail rates to certain U.S. destinations. CN Rail was agreeable, but the U.S. destination carriers did not concur, simply because the rates would be published and American carriers who would be monitoring the publications would seek similar treatment. Hence, a major loss of revenues to all rail carriers. An alternative was finally made by having CN Rail publish a rate to the border and confidential contracting beyond. The result was higher costs to Brunswick Smelting.

Inter-switching is the easiest and the most logical step in promoting intramodal rail competition. The present four-mile limit is antiquated, and should be extended to 12 miles or reflect in anticipated municipal boundaries. The elimination of competition outside these limits could limit our company's ability to compete. Consider the case of the Montreal East switching dispute which found a major Noranda operation, Canadian Copper Refiners, outside the switching limits. This makes us captive to one railway on 180,000 tonnes inbound and 100,000 tonnes outbound per year.

• 0945

The Montreal East switching dispute now involves two railroads, the CTC and numerous shippers, has been going on for 24 months and is still not resolved. This example, and the large number of points involved across Canada, proves that a universal application must be legislated with the average cost applied regardless of volume, remoteness, or otherwise.

The U.S. experience also proves why the railroads cannot negotiate these switching areas. Here, if the railroad owning the track and serving the plant within the switching limits has not cancelled his competitor's service, then he has surcharged it to the extent that the shipper cannot afford to use it.

Captive shippers: The majority of Noranda operations are captive to rail; if not to one carrier, then by virtue of volume. We are concerned about our captive vulnerability in a deregulated environment and believe many of the pro-rated proportion rate formulas proposed by the ministry offer some protection and accessibility to competition. We also recognize,

[Traduction]

Il est un second événement qui nous fait pencher en faveur du respect de la confidentialité des contrats; il s'agit d'un cas où il fallait transporter du plomb depuis notre usine de Belledune, au Nouveau-Brunswick. Au mois de juin 1983, nous avons essayé d'améliorer la position de la *Brunswick Smelting* en demandant à bénéficier de tarifs pour le transport par chemin de fer qui soient concurrentiels avec ceux du transport par camion, vers certaines destinations américaines. Le CN s'est dit d'accord, mais les transporteurs qui devaient prendre le relai aux États-Unis rejetèrent notre demande, simplement parce que les tarifs seraient publiés et que les transporteurs américains, surveillant les publications, auraient pu demander à bénéficier du même traitement. D'où une perte de revenu pour tous les transporteurs ferroviaires. Nous avons finalement convenu que le CN publierait le tarif demandé jusqu'à la frontière et que, pour le reste, nous concluions un contrat confidentiel. A cause de cela, la *Brunswick Smelting* a dû payer un tarif plus élevé.

Le ferroutage semble être la méthode la plus simple et la plus logique pour promouvoir la concurrence intramodale dans le transport ferroviaire. La limite actuelle des quatre milles est surannée et elle devrait être portée à 12 milles ou correspondre à ce que seront les limites municipales. Éliminer la concurrence à l'extérieur de ces limites pourrait lier les mains de la société à laquelle j'appartiens du point de vue de la concurrence. Prenons le cas du différend relatif à l'aiguillage dans l'est de Montréal, où l'on a découvert qu'une importante société de Noranda, la *Canadian Copper Refiners*, fonctionnait sans tenir compte des limites imposées à l'égard de l'aiguillage. Cela nous oblige à faire affaire avec une seule compagnie ferroviaire pour l'arrivage de 180,000 tonnes de marchandises et l'expédition de 100,000 autres tonnes par année.

Le différend ayant trait à l'aiguillage dans l'est de Montréal qui implique maintenant deux sociétés de transport ferroviaire, la CCT et de nombreux expéditeurs, et qui dure déjà depuis 24 mois, n'est toujours pas résolu. Cet exemple, jumelé au grand nombre de points que l'on retrouve un peu partout au Canada, prouve qu'il y a lieu de légiférer en fonction d'une application universelle prévoyant un coût moyen imposé sans égard au volume, à l'éloignement ou à quoi que ce soit d'autre.

L'expérience vécue aux États-Unis indique aussi pourquoi les sociétés de transport ferroviaire ne peuvent négocier à l'égard de ces zones d'aiguillage. Si la société propriétaire de la voie, qui dessert l'usine dans les limites déterminées à l'égard de l'aiguillage, n'a pas annulé le service de son concurrent, elle aura alors surchargé la zone à tel point que l'expéditeur n'aura plus les moyens de l'utiliser.

Expéditeurs captifs: Le plus clair du temps, Noranda doit avoir recours au transport par chemin de fer dans la plupart de ses opérations; bien qu'elle ne soit pas captive d'un seul expéditeur, elle doit quand même s'y résoudre pour des raisons de quantité. Dans un contexte de déréglementation, la vulnérabilité dans laquelle nous place notre position d'expéditeurs captifs nous inquiète et nous estimons que bon nombre

[Text]

too, that in these formulas there is a possibility of serious financial damage to the Canadian railways.

Competition: We strongly support both intermodal and intramodal competition. This competition is the only true way of controlling transportation costs and therefore important to our financial viability in encouraging us to compete more adequately in the marketplace.

To support this statement and also to illustrate that, contrary to carriers' beliefs, deregulation will not result in a loss of revenues, we provide the following facts about zinc metal sales into the U.S. market from Noranda's Canadian electrolytic zinc plant located at Valleyfield, Quebec. Comparing the year prior to U.S. deregulation to five years after shows that while the average freight costs have decreased by 8%, the sales have increased 40%. As a result, the rail carriers' revenues have increased by 93%.

Collective pricing. We support the elimination of collective pricing by the Canadian railways or between transportation modes. Collective pricing results in higher shippers' costs and affects his ability to compete in the marketplace. In support of this, please refers to attachment II. These are what railways call group-mileage scales. They are not only anti-competitive but also counter-productive.

Deregulating truck transportation: We support the deregulation of trucking. Our concern is that while the federal government is supporting truck deregulation, the provincial governments are tending toward re-regulation, which could lead to even more regulation than we presently have. If we move again into stronger regulation, this will increase shippers' costs and have a detrimental effect on their ability to compete; thus sales and employment will suffer. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Stothart. I want to assure you, as well as other witnesses, that the brief, with your attachments, which fit into bills of lading and other very detailed information, are being assessed and dissected by our staff and are going to be part of the deliberations of the report even though you did not touch on them directly in your overview—and I appreciate that.

Mr. Tobin.

[Translation]

des formules de tarification proportionnelle proposées par le ministre confèrent une certaine protection et un certain degré d'accessibilité à la concurrence. Nous reconnaissons en même temps la possibilité de graves problèmes à caractère financier que présentent ces formules pour les compagnies de transport ferroviaire canadiennes.

Concurrence: nous appuyons fortement la concurrence, tant intermodale qu'intramodale. Elle est la seule façon de contrôler les coûts du transport et, par conséquent, elle est importante du point de vue de notre viabilité financière en ce qu'elle nous encourage à mener une concurrence plus adéquate.

Pour appuyer cette affirmation et illustrer du même coup que, contrairement à ce que croient les expéditeurs, la déréglementation n'entraînera pas de perte de revenus, nous fournissons les données suivantes au sujet des ventes de zinc aux États-Unis de l'usine de la Noranda située à Valleyfield, au Québec. La comparaison des résultats de l'année précédant la déréglementation aux États-Unis avec ceux des cinq années suivant la déréglementation indique que bien que les frais moyens de transport aient décliné de 8 p. 100, les ventes ont augmenté de 40 p. 100. Cela a entraîné une augmentation de 93 p. 100 des revenus des transporteurs ferroviaires.

Tarification collective: Nous sommes favorables à l'élimination de la tarification collective de la part des sociétés de transport ferroviaire canadiennes ou entre les modes de transport. Ce mode de fonctionnement accroît les coûts pour l'expéditeur et nuit à sa capacité de concurrence. Pour plus de détails, veuillez vous reporter à l'annexe II. Ce sont ce que l'on appelle des barèmes de kilométrage regroupés dans le milieu du transport par chemin de fer. Ces barèmes nuisent non seulement à la concurrence, mais aussi à la production.

La déréglementation du transport par camion: Nous appuyons la déréglementation du camionnage. Nous entretenons certaines inquiétudes à l'égard de l'attitude des gouvernements provinciaux, qui, contrairement à la tendance à la déréglementation du gouvernement fédéral, semblent vouloir imposer d'autres règlements, ce qui pourrait éventuellement nous plonger dans un monde encore plus réglementé qu'il ne l'est à l'heure actuelle. Si la réglementation s'accroît davantage, les frais des expéditeurs vont monter et l'effet s'en fera forcément sentir sur leur capacité de concurrence; et les ventes et l'emploi en feront les frais. Merci.

• 0950

Le président: Merci, monsieur Stothart. Je tiens à vous assurer, ainsi que les autres témoins, que notre personnel évalue et examine de façon détaillée le mémoire accompagné des annexes, des connaissances et des autres renseignements très détaillés que vous avez fournis, et que nous en tiendrons compte dans le cadre des discussions que nous aurons lors de l'élaboration de notre rapport, même si vous ne vous en êtes pas servi dans l'aperçu que vous venez de nous donner—ce que j'apprécie d'ailleurs.

Monsieur Tobin.

[Texte]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to commend Mr. Buller and Mr. Stothart for their brief.

I note in listening to your presentation that you really take an overview that reflects the Canadian transportation scene, and more importantly, the international dynamics at work on the transportation scene versus an Atlantic approach per se.

Having said that, I should note that practically every witness who has come before the committee from the Atlantic region yesterday indicated quite a strong opposition in this region to confidential contracting. If I could summarize the basic argument in very simple terms, basically it was felt that many of the people in the export business in shipping in this region were small players. They are not large—most of the bodies involved. Secondly, CN is the sole supplier in most of the Atlantic region, if not all; at least New Brunswick east. If confidential contracting were permitted, large shippers—i.e., yourselves—would be able to negotiate preferable rates; and ultimately, without the pressures of competition from other carriers involved, the smaller shippers would make the case that they felt they would end up subsidizing the larger shippers.

I just put that to you as what we heard without exception until your brief, coming out of this region. I would ask you to respond to that kind of statement.

Mr. Buller: I think the small shipper is going to have the same advantages as the large shipper under confidential contracting. In fact, I think the small shipper is probably going to have the advantage, because if you have a look at the way the railways are treating us now, they look at each piece of traffic as a revenue to them. If a large shipper goes to the railways and asks for certain considerations, he is not likely going to get them, just because of the severe revenue deterioration it is going to mean to the railways. With a small shipper, it is going to be a different situation. He is liable to get more concern out of the railways than we would.

Mr. Tobin: We understand you are saying in a basically non-competitive environment—i.e., only having CN—at least at this end of the country, available to serve the shippers... you are arguing that it is the large shipper who does not have the threat of moving to somebody else to do his business who is really the most captive player in the game.

Mr. Buller: Yes.

Mr. Tobin: You make the case of, in June 1983, not being able to take advantage of competitive rail rates in U.S. destinations because U.S. producers did not concur because the rates would have been published and the American carriers would seek similar treatment. That would seem to...

Mr. Buller: Excuse me, Mr. Tobin, there is an error there. It is U.S. carriers; U.S.-destination carriers, not producers.

[Traduction]

M. Tobin: Monsieur le président, je veux tout d'abord féliciter M. Buller et M. Stothart du mémoire qu'ils ont déposé.

En vous écoutant, je remarque que vos préoccupations portent véritablement sur l'ensemble de l'industrie canadienne du transport, et plus important encore, sur les forces qui s'exercent dans le domaine à l'échelle internationale, et que vous avez préféré cela à une approche qui ne vaudrait que pour la région de l'Atlantique.

Cela dit, je devrais souligner que presque tous les témoins de la région de l'Atlantique qui se sont présentés devant votre Comité hier ont exprimé une opposition plutôt forte aux contrats confidentiels. Pour résumer ce qu'ils ont dit en termes simples, je dirai qu'ils ont surtout fait valoir que bon nombre des exportateurs de l'Atlantique étaient de petites entreprises. Deuxièmement, le CN est le seul fournisseur dans la plus grande partie de la région de l'Atlantique, sinon dans toute la région, au moins dans l'est du Nouveau-Brunswick. Si l'on permettait de passer des contrats confidentiels, les gros expéditeurs, comme vous, pourraient négocier des tarifs préférentiels; et en fin de compte, sans concurrence de la part d'autres transporteurs, les petits expéditeurs pourraient faire valoir qu'ils subventionneraient en quelque sorte les expéditeurs plus importants.

Je ne fais que vous rapporter ce que tous les témoins de votre région nous ont dit, sans exception, jusqu'à ce que vous nous présentiez votre mémoire. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Buller: Selon moi, les contrats confidentiels vont profiter autant aux petits expéditeurs qu'à l'expéditeur plus important. En vérité, je crois même que le petit expéditeur en profitera probablement encore davantage, parce que, quand on considère la façon dont les sociétés de transport ferroviaires nous traitent à l'heure actuelle, pour elles, chaque activité de transport est un revenu. Le gros expéditeur qui s'adresse aux sociétés pour obtenir certains avantages n'est pas du tout certain de les obtenir en raison des risques de pertes de revenus qu'ils représentent pour elles. Le petit expéditeur a plus de chance d'être mieux reçu que nous par les sociétés de transport ferroviaire.

M. Tobin: Si je comprends bien, vous dites que dans un milieu où il n'y a fondamentalement pas de concurrence—c'est-à-dire qu'il n'y a que le CN—pour desservir les expéditeurs... Vous soutenez que c'est le gros expéditeur, qui n'a pas la possibilité de menacer et de faire affaire avec un concurrent, qui est véritablement l'usager le plus captif.

M. Buller: Oui.

M. Tobin: Vous citez le cas qui s'est produit en juin 1983, quand on a pu se prévaloir de tarifs concurrentiels en fonction de destinations vers les États-Unis parce que des producteurs américains n'étaient pas d'accord, étant donné que les tarifs auraient été publiés et que les transporteurs américains auraient alors cherché à obtenir les mêmes avantages.

M. Buller: Je m'excuse de vous interrompre, monsieur Tobin, mais vous faites erreur. Il s'agissait de transporteurs

[Text]

Mr. Tobin: That would seem to indicate to me that in the U.S., where they have confidential contracts, the idea of the Canadian rate being published where we do not have confidential contracts... that rate would be such that it would be lower than that being offered in the U.S., where they have confidential contracts, and therefore they are opposed to us going down to the U.S. for their business. That flies in the face of the notion that confidential contracts should lead to lower rates, it seems to me.

Mr. Buller: That is not necessarily the case.

Mr. Tobin: Well, it was the case in this particular example.

Mr. Buller: What would happen in a situation where if the particular producer in this case, which is in east St. Louis, saw a freight rate reduction from Brunswick Smelting? Let us say the reduction was 10%. He would go after the same 10% reduction, saying he had to be competitive against Brunswick Smelting in the marketplace.

• 0955

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Very briefly, Mr. Chairman. I have noticed with interest the suggestion made by our witness in relation to interswitching. You recommend the four-mile limit be extended to 12 miles. To my knowledge, it is the first time the witness appearing before us has made a specific recommendation in this regard. Why did you think 12? Why not 10? Why not 20? Is there some rationale behind this suggestion of 12 miles? I am very interested to know a little more about your suggestion.

Mr. Buller: That was stated in one of our earlier papers and we picked it up from CP Rail's paper; there is really no rationale for it. The only thing we need is an extension of those switching limits.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. On your statement about your shipments from Belledune, New Brunswick, I take it that it is entirely CN?

Mr. Buller: Yes, it is.

Mr. Benjamin: And there are no CP tracks close. Will there be any prospect similar to what we have heard about the Montreal to Halifax run? Is there any prospect... I do not remember the configuration of the railway lines in New Brunswick, but if there were joint running rights and CP wished, is there any way it could move on the CN track to Belledune—or do they have no connecting lines?

[Translation]

américains; de transporteurs à destination des États-Unis et non de producteurs.

M. Tobin: Cela me porterait à croire que l'on verrait plutôt d'un mauvais oeil, aux États-Unis, là où il existe déjà des contrats confidentiels, que l'on publie nos tarifs canadiens, nous qui n'avons pas de contrats confidentiels... Et que, compte tenu du fait que ces tarifs seraient inférieurs à ceux offerts aux États-Unis, on s'opposerait donc à ce que nous puissions aller leur livrer concurrence sur leur propre terrain. Cela remet drôlement en question l'idée que les contrats confidentiels pourraient entraîner une baisse des tarifs, ne croyez-vous pas?

M. Buller: Ce n'est pas forcément vrai.

M. Tobin: Ce l'était pourtant dans ce cas.

M. Buller: Que se passerait-il si le producteur installé dans l'est de Saint-Louis s'apercevait que l'on avait accordé une réduction de tarifs à la *Brunswick Smelting*? Disons qu'il s'agirait d'une réduction de 10 p. 100. Il essaierait bien entendu d'obtenir la même réduction en alléguant qu'il doit être concurrentiel avec la *Brunswick Smelting*.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Une très brève question, monsieur le président. J'ai remarqué avec intérêt la proposition avancée par notre témoin en ce qui a trait aux limites entre les zones d'exploitation. Vous recommandez que l'on porte la limite de 4 milles à 12 milles. Autant que je sache, vous êtes le premier témoin à recommander un chiffre aussi précis à cet égard. Pourquoi 12 milles? Pourquoi pas 10 ou 20? Y a-t-il une raison particulière pour que ce soit 12 milles? Je suis très curieux d'en savoir un peu plus au sujet de votre suggestion.

M. Buller: C'est un chiffre que nous avons avancé dans l'un de nos documents antécédents et que nous avons relevé dans un document du CP; il n'y a pas vraiment de raison. Tout ce que nous voulons, c'est une augmentation des limites.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Si je me fie à votre déclaration, relativement aux marchandises en partance de Belledune, au Nouveau-Brunswick, je comprends qu'elles sont toutes transportées par le CN?

M. Buller: Oui, c'est cela.

M. Benjamin: Il n'y a pas de voies qui appartiennent au CP dans les environs. Y a-t-il une similarité avec ce que l'on nous a dit à propos du transport entre Montréal et Halifax? Je ne me souviens pas de la façon dont le réseau ferroviaire est organisé au Nouveau-Brunswick, mais s'il y avait des droits d'usage commun des voies ferrées et que le CP le désirait, n'y aurait-il pas moyen d'utiliser les voies du CN jusqu'à Belledune—ou n'y a-t-il aucune jonction entre les voies des deux sociétés?

[Texte]

Mr. Buller: To tell you the truth, I really have not looked at it for that destination; but one of the things I think is quite important in the legislation which you are drafting up—especially concerning points like Belledune, which are captive and also small shippers—is if you can come up with some sort of joint-line rate proposal which is going to give the captive shipper some access to a competitive rail line, it is going to be very helpful.

Mr. Benjamin: So you are not sure if CP would even be interested, but it would be possible to do it?

Mr. Buller: It would be possible, yes.

Mr. Benjamin: Yes. So the joint running rights would be the solution there.

Mr. Buller: I would not say joint running rights; I would say some sort of joint-line rate establishment formula.

Mr. Benjamin: The Port of Halifax and... I forget the name they used... hook and haul rate. The host railway would use their locomotives and crews and hook onto and haul the loaded or unloaded cars of the other railroad on their line, and just set a hook and haul rate. This is what the Port of Halifax proposes. Does that sound reasonable to you people?

• 1000

Mr. Buller: The only thing that does not sound reasonable about it is that you have railways making substantial financial investments in their facilities, and really, would there be any equitable way that you could possibly let another railway use those facilities?

Mr. Benjamin: Well, they do it already in a number of places, as the Port of Halifax illustrated. The U.S. railway line and a U.S. railway uses CN track, I think, in and out of Hamilton is it? Then there is pooling and joint track usage at Thunder Bay. I believe there are some arrangements in Vancouver between BC Rail and the other railroads in British Columbia, so they must have reached a mutually satisfactory arrangement to all parties or else it would not work.

The only other thing you can do then is, well you could turn the railroad, the roadbed I suppose, over to the national government and then they could let anybody and everybody use it. But that magnifies the problem in many ways.

On the interswitching, would you see any value in establishing—you mentioned the situation in Montreal—something like a port authority, but it would be some sort of a rail authority for that area; and they would administrate and operate the entire network for both railroads. The interswitching charges quite often balance out or partly balance out. I am wondering if that idea has crossed your mind at all or if you have thought of it.

Mr. Buller: The only concern I have with that suggestion is that, as you know, one of the main things in the paper *Freedom to Move* is less government involvement, which I

[Traduction]

M. Buller: À dire vrai, je ne me suis pas vraiment arrêté à la situation en fonction de cette destination; mais l'un des aspects que j'estime très important dans la loi que vous êtes à élaborer—particulièrement en ce qui a trait à des endroits comme Belledune, où les expéditeurs sont de petites entreprises captives—est qu'il serait très utile pour l'expéditeur captif de lui assurer une tarification commune quelconque qui lui donnerait accès à une ligne où il y aurait concurrence.

M. Benjamin: Vous n'êtes donc pas certain que le CP serait même intéressé, mais la chose serait possible?

M. Buller: Oui, ce serait possible.

M. Benjamin: Oui. Les droits d'usage commun des voies ferrées seraient donc la solution.

M. Buller: Pas tellement des droits d'usage commun des voies ferrées comme des formules quelconques d'établissement de tarif commun.

M. Benjamin: Le port de Halifax et... j'oublie le terme qu'ils utilisent... a un tarif de déplacement. La société ferroviaire hôte utiliserait ses locomotives et son personnel pour déplacer les wagons pleins ou vides appartenant à l'autre société sur ses voies et ne réclamerait que des frais à cet égard seulement. C'est ce que le port de Halifax propose. Cela vous semble-t-il raisonnable?

M. Buller: Le seul aspect qui cloche un peu dans cette proposition est que les sociétés ferroviaires investissent énormément dans leurs installations et je me demande s'il y aurait vraiment un moyen équitable de les laisser utiliser par une autre compagnie?

M. Benjamin: C'est déjà une pratique répandue en bien des endroits, comme au Port de Halifax, par exemple. Une société de transport ferroviaire américaine utilise les voies du CN à Hamilton, je pense. Ensuite, il y a utilisation commune des voies à Thunder Bay. Je crois qu'il existe aussi certains arrangements semblables à Vancouver entre la BC Rail et les autres sociétés ferroviaires de Colombie-Britannique. Toutes ces parties doivent sûrement avoir trouvé un terrain d'entente, sans quoi cela ne fonctionnerait pas.

La seule autre possibilité serait alors de remettre la voie ferrée entre les mains du gouvernement national et de laisser tout un chacun l'utiliser. Mais cela amplifie le problème sous bien des aspects.

Du point de vue de l'aiguillage commun, que pensez-vous de la possibilité de créer—vous avez parlé de la situation de Montréal—un organisme similaire à une autorité portuaire, mais appliqué au transport ferroviaire, qui administrerait tout le réseau pour les deux sociétés ferroviaires et verrait à son fonctionnement. En règle générale, les frais imposés dans les cas d'aiguillage commun s'équilibrent, en tout cas partiellement. Je me demande si cette idée vous a effleuré l'esprit ou si vous y avez pensé.

M. Buller: La seule objection que j'aie à l'égard de cette suggestion est que l'un des principaux principes invoqués dans le document *Aller sans entraves* tient à une implication moins

[Text]

would imagine would mean less people involved. I think what is needed in interswitching, first of all, is a blanket set of rules that the railways are going to co-operate under. Then I think, let the railways figure out their own rationalization of services.

For instance, if CP wants to do the switching for the Canadian National in Montreal east, then CN will do the switching in Montreal west and so on; what you call reciprocal switching agreements.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Buller: And I think probably in the new regulatory agency that you are recommending, that could be handled within the regulatory agency. But I think the thing is that in the legislation, get the ground rules down first so it eliminates the amount of disputes that would take place.

Mr. Benjamin: I do not understand how these problems develop because it has been going on for decades, interswitching and using one another's tracks. In Mr. Taylor's constituency, the Drumheller Valley, CN and CP use one another's tracks; Drumheller, Kneehill, Rosedale, East Coulee, into the coal mines. You would see a CN locomotive pulling and spotting CP boxcars out of coal mines on a CN track and vice versa. I worked there a couple of times and we had to make out the forms on the interswitching costs and it pretty well balanced out and it worked well for many years until we lost the coal market in central Canada. So even under the regulated regime under the old Board of Transport Commissioners and the Canadian Transport Commission currently, these arrangements have been made many times and in many places across Canada. I do not know what the heck the problem is; why it cannot be made in Montreal. I do not understand why the CTC has not just damned well ordered them to do it.

Mr. Buller: Well, I think one of the problems is that the railways search for revenues all the time and when they look at an area which is served by interswitching and they see that they can eliminate, let us say, the competition and increase their own revenues, I think it is of interest to them. And I think that is the reason for their disputes today.

Mr. Benjamin: Well, I just do not understand why it cannot work there, or is not being allowed to work there, when it does work in so many other places in the country. I think that one needs a lot more looking into, Mr. Chairman. That is all I have for now. Thank you.

• 1005

The Chairman: Thank you Mr. Benjamin. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to pursue the matter of deregulation. It appears from your brief that you are in favour of the

[Translation]

grande du gouvernement, ce qui suggérerait, selon moi, moins de personnes impliquées. Pour ce qui est de l'aiguillage commun, je crois que ce qu'il faut avant tout, c'est un ensemble de règles en fonction de la collaboration des sociétés ferroviaires. Laissons-leur ensuite le soin de procéder comme elles l'entendent pour rationaliser leurs services.

Par exemple, si le CP veut faire l'aiguillage pour le Canadian National dans l'Est de Montréal, c'est au CN que reviendra celui de l'Ouest de Montréal, et ainsi de suite; c'est ce que l'on appelle des accords réciproques d'aiguillage.

M. Benjamin: Oui.

M. Buller: Et j'estime que l'organisme de réglementation que vous recommandez pourrait régir tout cela. Mais je crois qu'il faudrait tout d'abord arrêter les règles fondamentales dans la loi de manière à éliminer les différends qui surgiraient.

M. Benjamin: Je ne comprends pas d'où sortent ces problèmes parce que l'aiguillage commun par les sociétés ferroviaires et l'utilisation commune des voies se pratiquent déjà depuis des dizaines d'années. Dans la circonscription de M. Taylor, la vallée de Drumheller, le CN et le CP utilisent mutuellement leurs voies communes; dans la région de Drumheller, de Kneehill, de Rosedale, d'East Coulee, dans les houillères. Il n'est pas rare de voir une locomotive du CN tirer des wagons du CP d'une houillère sur une voie du CN et vice versa. J'ai travaillé là-bas une ou deux fois et nous devions remplir les formules sur les frais d'aiguillage commun, et le tout s'équilibrait passablement bien et a bien fonctionné pendant nombre d'années jusqu'à ce que nous perdions le marché de la houille dans le Centre du Canada. Ainsi, même sous l'ancien régime, sous le régime de l'ancienne Commission des transports et de la nouvelle Commission canadienne des transports, de telles ententes ont souvent été prises et dans bien des régions d'un bout à l'autre du Canada. Je ne vois pas ce qui accroche; pourquoi cela ne peut se faire à Montréal. Je ne comprends pas pourquoi la CCT n'a pas tout simplement ordonné que ça se fasse.

M. Buller: À mon avis, l'un des problèmes est que les sociétés ferroviaires sont sans cesse en quête de revenus et que lorsqu'elles considèrent une région desservie par aiguillage commun et qu'elles entrevoient la possibilité d'éliminer, dirons-nous, la concurrence et d'augmenter leurs revenus, je crois que cela présente de l'intérêt pour elles. C'est la raison des différends qui les séparent aujourd'hui, selon moi.

M. Benjamin: Eh bien moi, je ne comprends pas pourquoi ça ne peut pas fonctionner ou on ne veut pas que cela fonctionne dans cette région quand un tel système marche déjà très bien dans tellement d'autres endroits du Canada. Je crois qu'il faudra examiner cette question de beaucoup plus près, monsieur le président. C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant. Merci.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'aimerais revenir à la question de la déréglementation. Votre mémoire porte à croire que vous préconisez

[*Texte*]

elimination of hearings for extraprovincial trucking by each province. It also appears from your brief that you then fear that the provincial governments will probably up the intraprovincial hearings to counterbalance the whole program. Is that correct?

Mr. Buller: I think the danger we are looking at right now is that the provincial governments are going to take the authorities that you have passed on to them concerning the interprovincial trucking and the international trucking, put them along with their intraprovincial trucking and come up with a re-regulation on the whole works. This is going to mean tighter regulations on trucking and is really going to hurt our abilities to compete because it is going to increase our transportation costs. What we need is complete deregulation of trucking. It is the only way for us to arrive at our lowest possible cost.

Mr. Taylor: I agree. The federal government does not have any control over the intraprovincial operations, the operations inside the province. At the time the hon. Bob Winters turned over the inter-trucking to the provinces it was primarily because of the belief that if the federal government was going to keep control of the interprovincial trucking they would have to contribute to the support of the roads in that network. Since that time the Canadian government has provided large sums of money for the TransCanada highway, but that is primarily the only one where this has happened.

I can see the federal government now saying that if they took this back they could control it on the TransCanada highway, but that would not meet the needs of the whole country. It would appear there has to be some co-operation with the provinces if we are going to do away with this extra cost put on truckers for hearings in every province in order to operate into or through those provinces. I appreciate your comments. I think you are the first one to come right out and say that if the provinces do not co-operate, the federal government should take back the authority that properly belongs to the federal government. Is that the way you feel?

Mr. Buller: Yes, I do feel that way because we have specific examples of it in situations where we are operating from certain plants in what is really a deregulated environment. Here we see just what that deregulated environment has done to our transportation costs and what a greater market area we have penetrated because of it. We certainly would not want to lose it.

Mr. Taylor: Under Schedule III—these are comparable contracts, one where there is deregulation and one where there is no deregulation. What information do you have on Schedule III?

Mr. Buller: The significance of Schedule III is that it is showing you the rates we have in place now under what I am going to call our semi-deregulated system where there is lots of competition, where the carriers do not have access to each other's rates, and comparing that to several years ago when the

[*Traduction*]

l'élimination des règlements qui régissent le camionnage extraprovincial dans chaque province. En même temps, vous semblez craindre que les gouvernements provinciaux n'accroissent le nombre de ceux qui régissent le transport intraprovincial pour équilibrer l'ensemble du programme. Cela est-il juste?

M. Buller: Je crois que le danger, à l'heure actuelle, est que les gouvernements provinciaux ne prennent les pouvoirs que vous leur avez transmis à l'égard du camionnage interprovincial et du camionnage international, les ajoutent à ceux qu'ils possèdent déjà relativement au camionnage intraprovincial et imposent une nouvelle réglementation à tout l'ensemble de l'industrie. Les règlements en matière de camionnage seront alors plus sévères et notre capacité de concurrence s'en trouvera amoindrie à cause de l'augmentation de nos frais de transport. La déréglementation du camionnage doit être totale pour nous permettre d'abaisser nos coûts le plus possible.

M. Taylor: Je suis d'accord. Le gouvernement fédéral n'a aucun contrôle sur les activités interprovinciales, sur les activités qui se déroulent à l'intérieur d'une province. Quand l'honorable Bob Winters a décidé de remettre le camionnage interprovincial entre les mains des provinces, c'était surtout parce que l'on croyait que si le gouvernement fédéral conservait le contrôle du camionnage interprovincial, il allait devoir contribuer à l'entretien des routes de ce réseau. Depuis ce temps, le gouvernement canadien a affecté des sommes considérables en fonction de la Transcanadienne, mais c'est à toutes fins pratiques la seule pour laquelle il a dû le faire.

Je comprends que le gouvernement fédéral puisse dire aujourd'hui que s'il reprenait cette responsabilité en mains, il pourrait contrôler les activités sur la Transcanadienne, mais cela ne répondrait pas aux besoins de l'ensemble du pays. Il semblerait qu'il faille davantage de collaboration avec les provinces si nous voulons éliminer ce coût additionnel imposé aux camionneurs par les règlements de chaque province en fonction du transport ou du passage sur leurs territoires. J'apprécie vos observations. Je crois que vous êtes le premier à oser dire que si les provinces ne collaborent pas, le gouvernement fédéral devra reprendre le pouvoir qui lui appartient à juste titre. Cela rejoint-il votre pensée?

M. Buller: Oui, c'est ce que me suggèrent divers exemples précis de situations où nous fonctionnons à partir de certaines usines installées dans un contexte vraiment déréglementé. Nous connaissons les bienfaits de la déréglementation relativement à nos coûts de transport et le plus grand marché qu'elle nous a permis d'exploiter. Nous ne voudrions sûrement pas perdre ces avantages.

M. Taylor: À l'annexe III figurent des contrats que l'on peut comparer: l'un deux serait un marché passé dans un contexte de déréglementation, et l'autre, dans un contexte où il n'y aurait pas eu de déréglementation. Que pouvez-vous nous dire à propos de l'annexe III?

M. Buller: L'importance de l'annexe III tient à ce qu'elle illustre les tarifs en vigueur à l'heure actuelle, dans ce que j'appellerai notre système partiellement déréglementé où il y a beaucoup de concurrence et dans lequel les transporteurs ne connaissent pas les tarifs de leurs concurrents, et qu'elle

[Text]

carriers belonged to strong trucking monopolies. For instance, on the international scene it was the Niagara Frontier Tariff Bureau, and the Middle Atlantic Conference Bureau. They were really cartels where the truckers would sit down, each one discuss the rate issues. The chance of a shipper getting a lower rate through these bureaus was almost impossible because even though one carrier would go along with the shipper, in this case, the other members would exert pressure on him so that he could not reduce the rates.

Mr. Taylor: I guess in addition to that, once they reached a rate that was satisfactory to all, they filed it. It then really became a combined rate.

Mr. Buller: Yes, that is right.

Mr. Taylor: The fact that it was filed eliminated them from the Combines Invention Act.

Mr. Buller: Yes.

Mr. Taylor: Thank you.

• 1010

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor.

I want to thank you, Mr. Buller and Mr. Stothart, for appearing. Thank you for taking the time and trouble to come today and to give the very practical experience you have found in running your company as to the interesting interrelation between the theory and the practice.

I call the next witness, Harmon Corporation. Appearing for the Harmon Corporation is Mr. Derek Hammond.

Mr. Derek Hammond (Director of Development, Harmon Corporation): Thank you, Mr. Chairman.

The corporation wishes to thank the committee for the opportunity to participate in your proceedings and also, I should say, to apologize for the unavoidable circumstances which made it impossible for us to put our brief in your hands in advance of your meeting here today. The requested 35 copies have been deposited with your staff now.

Harmon Corporation is a provincial Crown corporation headquartered in Stephenville, Newfoundland. It was created by a special act of the House of Assembly of the Province of Newfoundland in 1967 to assume the responsibility of the former United States Air Force base at Stephenville. That fully integrated airport, which is still capable of accommodating the largest commercial aircraft flying today, is the corporation's *raison d'être*. The corporation's task has been to provide an orderly transition from military to civilian use and to promote and develop the 8,000-acre estate as a commercial and industrial complex.

[Translation]

permet de comparer cette situation à celle qui prévalait il y a plusieurs années, à l'époque où les transporteurs appartenaient à de grands monopoles. Par exemple, sur la scène internationale, c'était le *Niagara Frontier Tariff Bureau* et le *Middle Atlantic Conference Bureau* qui dirigeaient tout. Ces deux bureaux étaient de véritables cartels qui décidaient de la tarification. Pour un expéditeur, les possibilités d'obtenir un tarif moins élevé par l'entremise de ces bureaux étaient inexistantes parce que même si un transporteur décidait d'accorder un meilleur tarif à l'expéditeur, les autres membres exerceraient sur lui des pressions pour l'empêcher de réduire les tarifs.

M. Taylor: Et qui plus est, une fois que l'on s'étaient entendus sur un tarif qui satisfaisait toutes les parties, on l'enregistraient. Cela tenait véritablement de la coalition.

M. Buller: Oui, c'est juste.

M. Taylor: L'enregistrement du tarif les soustrayait à l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

M. Buller: Oui.

M. Taylor: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Taylor.

Monsieur Buller et monsieur Stothart, je tiens à vous remercier de votre témoignage. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps et de vous être donnés la peine de venir nous rencontrer aujourd'hui pour nous faire profiter de l'expérience des plus pratiques que vous avez acquise dans l'exploitation de votre société en mettant en rapport la théorie et la pratique.

Notre témoin suivant est M. Derek Hammond qui représente *Harmon Corporation*.

M. Derek Hammond (Director of Development, Harmon Corporation): Merci, monsieur le président.

La société que je représente désire remercier le Comité de l'occasion qu'il lui est offerte de participer aux présentes délibérations et s'excuse en même temps, devrais-je dire, des circonstances incontrôlables qui nous ont empêchés de vous transmettre notre mémoire avant la réunion d'aujourd'hui. Nous avons déposé les 35 copies requises.

Harmon Corporation est une société gouvernementale provinciale de Terre-Neuve, dont le siège social est situé à Stephenville. C'est par une loi spéciale adoptée en 1967 que la Chambre de l'Assemblée de la province de Terre-neuve a créé la société pour assumer la responsabilité de l'ancienne base de la *United States Air Force* de Stephenville. Cet aéroport totalement intégré, qui peut encore recevoir les plus gros avions commerciaux en exploitation de nos jours, est la raison d'être de la société. Sa tâche a tout d'abord consisté à assurer une transition ordonnée de l'utilisation militaire à l'utilisation à des fins civiles et à promouvoir et développer les 8,000 acres de terrain qu'on lui avait confiées en complexes commercial et industriel.

[Texte]

It has helped create 2,000 new permanent new positions in place of the 1,200 United States Air Force civilian positions that were lost.

Stephenville is an airport town and Harmon Corporation is its development agent. We have been promoting both the location and its air transportation excellence for 20 years, with the result that we enjoy an air service position that is probably unique for such a relatively remote part of the country.

The corporation was successful in establishing the first free trade zone in Canada in 1983 and is currently marketing this concept, which is based to a significant degree upon the existence of a high-quality air transport system connecting Stephenville to all parts of North America and overseas.

The issue of primary concern to the Harmon Corporation is policy change which could impact negatively on our status quo and our potential for future economic growth. Past regulatory air policy has recognized the potential for air transportation disparities in Canada's eastern island periphery. It has also contributed to a reliable, quality air service, so essential in the absence of passenger rail service and the impracticality of extended road travel.

We are concerned that national application of new policy which ignores the sensitivities of local application might result in more freedom meaning less service.

We therefore encourage regulatory provisions with respect to routes in western Newfoundland to ensure that there is a quality, reliable passenger and cargo service. We believe our circumstances are not too dissimilar from those in northern Canada which will be afforded some economic consideration. Finally, we believe that government's air policy must create the regulatory environment that results in a positive climate for economic development in all areas of Canada.

That is the summary of the brief that we have submitted to you, Mr. Chairman, and I would be pleased to answer questions if that is your wish.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much.

I would commend to all my colleagues the reading of the full material and information contained in this brief. There is some very interesting analysis done comparing the U.S. deregulation experience, or at least an analysis of that experience and how it might apply to similar-type regions and areas in Canada. I noticed in particular there is some information taken from the State of Minnesota which compares geographically with, for argument's sake, the Province of Newfoundland and perhaps other parts of this country as well.

[Traduction]

Elle a aidé à créer 2,000 nouveaux emplois permanents en remplacement des 1,200 emplois civils de la *United States Air Force* que l'on avait perdus.

Stephenville est une ville dotée d'un aéroport et *Harmon Corporation* en est l'agent. Le résultat des efforts que nous avons mis depuis 20 ans à faire valoir la localité et l'excellence des services de transport aérien qui sont offerts est que nous occupons aujourd'hui une position probablement unique en ce qui a trait aux services aériens pour une partie aussi éloignée du pays.

En 1983, notre société a réussi à créer la première zone de libre-échange au Canada et commercialise à l'heure actuelle ce concept qui repose principalement sur l'existence d'un réseau de transport aérien de haute qualité reliant Stephenville à des pays d'outre-mer et à toutes les régions de l'Amérique du Nord.

Ce que craint le plus *Harmon Corporation* est un changement de politique qui pourrait avoir des répercussions négatives sur la situation que nous détenons et sur nos possibilités de croissance économique. De par le passé, dans le cadre de la politique du transport aérien, on reconnaissait la possibilité que les îles de l'est du Canada soient désavantagées en ce qui a trait au transport aérien. Elle a aussi contribué à instaurer des services fiables et de qualité, des services si essentiels quand on tient compte de l'absence de services de transport ferroviaire destinés aux voyageurs et des inconvénients que posent les longs voyages par la route.

Nous craignons que l'application d'une nouvelle politique à l'échelle nationale, dans laquelle on ferait fief des particularités locales, puisse engendrer une liberté plus grande qui signifiera par contre moins de service.

Nous favorisons donc l'adoption de dispositions réglementaires, en ce qui a trait aux routes utilisées dans l'ouest de Terre-Neuve, afin d'assurer le maintien d'un service de transport des voyageurs et de marchandises qui soit de qualité et fiable. Enfin, nous croyons que la politique gouvernementale en matière de transport aérien doit créer un environnement réglementé qui favorisera l'installation d'un climat propice au développement économique dans toutes les régions du Canada.

Monsieur le président, c'était là le résumé du mémoire que nous vous avons présenté, et je serai heureux de répondre aux questions que vous voudrez bien me poser.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, merci beaucoup.

Je recommanderais à tous mes collègues de lire en entier le matériel et les renseignements que renferme ce mémoire. Il contient quelques analyses comparatives fort intéressantes sur la déréglementation aux États-Unis ou en tout cas une analyse de cette expérience et de la façon dont elle peut s'appliquer dans diverses régions analogues du Canada. Quelques renseignements ont particulièrement retenu mon attention. Il s'agit de renseignements portant sur l'état du Minnesota dont la situation géographique peut ressembler, pour fins de démons-

[Text]

Mr. Hammond, the same could be said for many other parts of the country, and I am pleased to see you note that whether it be northern Alberta, northern British Columbia, northern New Brunswick, etc., the situation is much the same, but you have pointed out that in Newfoundland there is no passenger rail service; there is no competitive bus service; and because of geographic and weather conditions, the road service that does exist can oftentimes be inaccessible for long periods of time, and you hence make the case that your service is not just a luxury, it is essential not only for personal convenience, but also for economic development.

You talk in your brief on page 10 about the essential air service program which was implemented in the United States as a way of ensuring that unacceptable disruptions in service would not occur in smaller communities where it was deemed that service ought to be essential. Can you tell us a bit more about that program; and can you tell us whether or not you are suggesting that a comparable program be established in this country for areas that would be designated by whatever criteria would be established by the government?

Mr. Hammond: I guess, sir, it was addressed in the comment I made that when you apply a national policy universally, for the lack of a better word, if you do not have some sensitivity to the impact of its local application, you could very well cause a great hardship in that local area, we contend, particularly in relatively remote areas such as the one I represent and other areas of peripheral Canada. I think this is what was recognized in the deregulation in the United States; that there was a need to pay attention to some areas, and not just arbitrarily and totally apply a new national policy straight across the country without some local consideration.

Mr. Tobin: As you know, ... deregulation has really been around for some time, and I think it is fair to say that since July, since the publication of the paper *Freedom to Move*, many of the airlines, in anticipation of legislation in the new year, have begun to take the kind of decisions that would reflect the theory that has been put forward, or the philosophy—the basic principles—that has been encompassed in the paper *Freedom to Move*. I would argue that communities like Stephenville in Newfoundland, and others, particularly on the coast of British Columbia, have already begun to experience deregulation, or at least the intention of airlines with respect to a deregulated environment.

[Translation]

tration, à celle de Terre-Neuve et peut-être d'autres régions du Canada.

• 1015

Monsieur Hammond, la situation de bien d'autres parties du Canada est analogue à celle de Terre-Neuve, et je suis heureux de constater que vous arrivez vous aussi à la même conclusion: que ce soit dans le nord de l'Alberta, dans le nord de la Colombie-Britannique, dans le nord du Nouveau-Brunswick, etc., la situation est la même, à peu de choses près. Mais vous avez fait remarquer qu'à Terre-Neuve, il n'y avait pas de service de transport ferroviaire des voyageurs; non plus que de service de transport par autobus qui soit concurrentiel; et qu'en raison des conditions géographiques et atmosphériques, les routes qui existent étaient souvent fermées pendant de longues durées, et vous avez fait valoir que les services de transport n'étaient pas qu'un luxe, mais qu'ils étaient essentiels tant pour les habitants de la province que pour le développement économique.

Dans votre mémoire, vous parlez du programme de service aérien essentiel que l'on a mis en oeuvre aux États-Unis pour empêcher que des interruptions inacceptables du service ne puissent survenir dans de petites collectivités où l'on considérerait que ce service devait être essentiel. Pouvez-vous nous en dire un peu plus au sujet de ce programme et nous dire en même temps si vous croyez qu'il faudrait mettre en place un programme analogue au Canada pour les régions que l'on pourrait désigner selon des critères quelconques déterminés par le gouvernement?

M. Hammond: Je crois en avoir déjà parlé quand j'ai dit que si l'on appliquait une politique nationale de manière universelle, faute d'une expression plus précise, sans tenir trop compte des conséquences de son application locale, on risquait fort de provoquer de sérieuses difficultés dans cette région, et particulièrement dans les régions plutôt éloignées comme celle que je représente et d'autres régions dans la périphérie du Canada. Je crois que c'est un aspect que l'on a reconnu dans le cadre de la déréglementation aux États-Unis; qu'il fallait accorder une attention particulière à certaines régions et ne pas se contenter d'appliquer arbitrairement et globalement une nouvelle politique nationale d'un bout à l'autre du pays sans tenir compte de certaines particularités.

M. Tobin: Comme vous le savez déjà ... On parle de déréglementation depuis déjà pas mal de temps, et je crois pouvoir dire que depuis juillet, depuis la publication du document *Aller sans entraves*, de nombreux transporteurs aériens, en prévision de l'application de la nouvelle loi l'année prochaine, ont déjà commencé à prendre le genre de décision qui refléterait la théorie que l'on a proposé, ou la philosophie—les principes fondamentaux—que l'on a avancée dans *Aller sans entraves*. Je dirais, sans trop risquer de me tromper, que des collectivités comme Stephenville, à Terre-Neuve, et d'autres encore, en particulier sur la Côte de la Colombie-Britannique, connaissent déjà en partie certains effets de la déréglementation ou à tout le moins l'intention des transporteurs aériens dans un contexte de déréglementation.

[Texte]

Can you tell us about the Stephenville experience? I am most interested because we heard from many witnesses: You know the bottom line with deregulation for smaller communities is you are going to see all kinds of smaller carriers coming forward with DASH-7s, with 748s, with STU-27s, etc.; you are going to get more frequency; it is going to be in the final analysis a better service; you are going to have more choice. Can you tell us what the experience in Stephenville, on the west coast, generally has been?

Mr. Hammond: I do not know if the scenario you just outlined will be true or not. First of all, I do not think there has been sufficient time elapse since there were relaxations. The Stephenville experience to date has been a good one, but there has not been too much change in Stephenville's picture in the nature of carriers. There has been some change in service and change in frequency.

There was an unfortunate experience with some prop aircraft; but I think the issue is not the kind of aircraft that is provided, as long as it is a state of the art aircraft, and as long as we have the service.

I suppose if the truth were said, the unknown is always of much more concern than the known. It took seven and eight years in the United States for them to start to get some meaningful impact of what deregulation had done to the country so that they then started to make changes. And there was some suffering, such as the one you referred to, during the course of that period. That is our concern as well. As I say, there are things that we do not know that we are concerned about, but we are also concerned about the cargo aspect of it.

• 1020

As I mentioned, there has been a program by the corporation and others to promote the shipment of fresh sea food from Stephenville to the extent that 5 years ago there was 50,000 pounds shipped out and this year it is over a million and it is still growing. I guess it is the opinion of a retired gentleman who I view as Mr. Fishery in Newfoundland that this is the way to the future of the fishery in Newfoundland, certainly one of them; that is, air shipment of fresh product.

Mr. Tobin: Mr. Hammond, you are making the point that having alternate aircraft is all well and good, but if the alternate aircraft in terms of economic activity cannot handle that kind of export then there is a new economic development that would die on the vine, so to speak.

Let me just make this last point, Mr. Chairman. Under the current proposals envisaged in *Freedom to Move* there would be a review process that would occur four or five years down the road to have a look, as was the case in the U.S., at what happened under deregulation—who got hurt, what adjustments if any ought to be made. We heard yesterday from witnesses from Nova Scotia and New Brunswick that one of their prime considerations is that some kind of mechanism be

[Traduction]

Pouvez-vous nous parler de ce qui se passe à Stephenville? Cela m'intéresse au plus haut point parce que de nombreux témoins nous ont dit que dans les petites collectivités, la déréglementation entraînerait l'apparition de toutes sortes de petits transporteurs qui offriraient leurs services à l'aide de DASH-7, de 748 et de STU-27, etc.; l'offre de vols plus fréquents, finalement, un meilleur service et de meilleures possibilités de choix. Pouvez-vous nous dire un peu où l'on en est à Stephenville, sur la Côte Ouest?

M. Hammond: Je ne sais pas si ce que vous venez de décrire reflète la réalité future ou pas. Tout d'abord, je ne crois pas qu'il se soit suffisamment écoulé de temps depuis le desserrement de la réglementation. Jusqu'à maintenant, l'expérience a été positive à Stephenville, mais il n'y a pas eu tellement de changements pour ce qui est des transporteurs. C'est surtout sous le rapport du service et de la fréquence des envolées qu'il y en a eus.

Nous avons vécu une expérience malheureuse avec un certain avion à propulsion, mais je ne crois pas que le genre d'avion utilisé importe tellement pourvu qu'il s'agisse d'un avion moderne et que le service soit offert.

Je suppose que si l'on connaissait la vérité... On s'inquiète toujours beaucoup plus de ce que l'on ignore que de ce que l'on sait. Aux États-Unis, ce n'est qu'après sept ou huit ans que l'on a pu commencer à recueillir quelques indications significatives des effets de la déréglementation au pays qui permettent d'entreprendre des changements. Et pendant toutes ces années, certains en ont souffert, comme dans le cas auquel vous faisiez allusion. Cela fait aussi partie des inquiétudes que nous entretenons. Il y a des choses que nous ne savons pas et qui nous inquiètent, mais l'aspect du transport des marchandises nous préoccupe tout autant.

Comme je l'ai déjà mentionné, notre société, parmi d'autres, a proposé un programme visant à favoriser l'expédition de produits frais de la mer à partir de Stephenville, qui a si bien réussi que d'expédition qui totalisait 50,000 livres il y a cinq ans, nous dépasserons cette année le million de livres, et la demande va croissante. Je ne crois pas faire mentir un certain monsieur à la retraite, que je considère comme le plus grand expert du domaine de la pêche à Terre-Neuve, en disant que le transport aérien de produits frais est la voie de l'avenir à Terre-Neuve dans le domaine où à coup sûr l'une des voies.

M. Tobin: Monsieur Hammond, vous préconisez la solution des avions de rechange, mais si ces avions ne peuvent transporter ce genre de produit, le développement économique va forcément en souffrir.

Juste le temps de faire valoir un autre point, monsieur le président, si vous me permettez. Aux termes des propositions qui figurent à l'heure actuelle dans le document «Aller sans entraves», il y aurait dans quatre ou cinq ans un examen, comme ce fut le cas aux États-Unis, afin de déterminer ce qui s'est produit pendant ces années de déréglementation—quels secteurs en ont souffert et quel rajustement il y aurait lieu d'apporter. Des témoins de Nouvelle-Écosse et du Nouveau-

[Text]

set up to provide an ongoing review process. In fact, to capsule the presentation of the witness from Fredericton, he said they accept deregulation now as a fact of life; they know there is not a lot they can do to turn it around and that it is going to happen; therefore they accept it. They merely ask, if they accept what is in fact an act of faith, that there be an ongoing monitoring process—that there be some agency with powers they can appeal to next year if necessary, not five years down the road, to alleviate unreasonable impacts on their regions. Would you share that view?

Mr. Hammond: Yes. I guess it may be taking unwarranted licence on my part, but I would suggest that where we are encouraging regulatory provisions with respect to routes that would assure the service in our part of the country that such a regulation could be under continuing review. It is a regulatory measure of form.

Mr. Tobin: I have one last comment and then I am finished. You are really saying to us that in so far as certain regions are concerned there ought not to be deregulation, that there should be continued regulation in certain designated areas.

Mr. Hammond: That is correct.

Mr. Tobin: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hammond, I want to start by thanking your corporation for the brief and the amount of homework you have done in terms of putting it together. I think it is going to be a very valuable component in our deliberations next week when we start to write our report.

I want to focus in on one of the areas my colleague, Mr. Tobin, referred to, and that is the whole question of air freight. It is really the first time we have heard about that aspect of deregulation, perhaps because we always assume that rail and trucks and to a certain extent marine are where the bulk of commodities are going to go, or be moved by. But clearly there are areas of this country that rely solely on air freight for a lot of consumer-type goods coming in. I wonder if you could just elaborate a bit more in terms of your understanding of the kinds of goods that do move by air. In terms of my own community I only know of two, and they tend to be the perishables. One is the lobsters from Atlantic Canada, the live ones, and the other the florist shop supplies. But we have a number of other carriers.

What about those isolated communities, whether they are in the north or whether they are in Atlantic Canada or even in parts of what is considered to be southern Canada?

[Translation]

Brunswick que nous avons reçus hier nous ont dit que leur principale préoccupation était que l'on mette sur pied un mécanisme quelconque d'examen continu. Pour résumer l'exposé du témoin de Fredericton, disons que l'on accepte maintenant la déréglementation comme une réalité, que l'on sait qu'il n'y a pas grand chose à faire pour l'empêcher et qu'elle se produira, et qu'on avait donc décidé de l'accepter. Tout ce que les gens de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick désirent, compte tenu qu'ils acceptent ce qui est en réalité un acte de foi, c'est qu'il y ait un processus de surveillance continu—qu'il y ait un organisme quelconque, doté des pouvoirs nécessaires, auxquels ils pourront en appeler l'année prochaine, si le besoin s'en fait sentir, et pas seulement dans cinq ans, pour soulager leur région des répercussions négatives qui pourraient les atteindre. Êtes-vous du même avis?

M. Hammond: Oui. Ce serait peut-être aller trop loin de ma part, mais je suggérerais que là où nous souhaitons que l'on applique des dispositions réglementaires à l'égard des routes qui assureraient le service dans notre région du pays, cette réglementation soit sujette à un examen continu.

M. Tobin: Une dernière observation et je laisse la parole à quelqu'un d'autre. Vous nous dites bien que la déréglementation ne devrait pas toucher certaines régions, que quelques régions désignées devraient continuer à être réglementées.

M. Hammond: C'est juste.

M. Tobin: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur Hammond, je désire tout d'abord remercier votre société du mémoire qu'elle nous a présenté et de la somme de travail que vous y avez consacré. Je crois qu'il nous sera fort précieux dans le cadre des discussions que nous aurons la semaine prochaine quand nous nous attaquerons à la rédaction de notre rapport.

Je voudrais me concentrer sur l'un des domaines auxquels a fait allusion mon collègue, M. Tobin, celui du transport aérien de marchandises. C'est en fait la première fois que nous entendons parler de cet aspect de la déréglementation, peut-être parce que nous supposons toujours que ce sont les trains et les camions, et dans une certaine mesure les bateaux qui servent à transporter le plus gros des marchandises. Mais il y a des régions du Canada pour lesquelles le transport aérien est le seul moyen de faire venir des marchandises destinées aux consommateurs. Je me demande si vous pourriez nous en dire un peu plus sur ce que vous savez des genres de marchandises que l'on transporte par avion. Pour la région que j'habite, je n'en connais que deux qui sont plutôt des denrées périssables: les homards vivants en provenance de l'Atlantique et les plantes que l'on peut acheter chez le fleuriste. Mais nous avons bien d'autres transporteurs.

Quelle est la situation à cet égard dans les collectivités éloignées, que l'on parle de collectivités du nord ou de l'Atlantique ou même de régions que l'on considère comme faisant partie du sud du Canada?

[Texte]

Mr. Hammond: Well, sir, I think it would probably be interesting to you to know that while we do ship a quantity of lobster out of Stephenville as well, the majority of the product that is shipped is that exotic specie in Newfoundland known as the cod. Everybody knows that industry, that fishery, is in deep trouble in Newfoundland. What we have been promoting, as I mentioned, for the past five years is the air shipment of any product. Because Air Canada is located in Stephenville with passenger cargo, they have been able to accommodate very readily cargo shipments as well as passenger. If the scenario can be anticipated where Air Canada would question their passenger presence in Stephenville, they would be concurrently questioning their cargo capability and thus curtailing our ability to ship out the fresh product.

• 1025

The markets we are serving are Toronto, Montreal, New York and Los Angeles. We have done a lot of marketing to talk to brokers and buyers in these areas, and there is no question about the fact that people are prepared to pay a premium price if they can be assured of a quality product. With all of the argument going on about factory freezer trawlers and what is done onshore and offshore, our contention is that with the facilities and the services we have available at Stephenville we can take the product from areas like Port aux Basques—and areas just as distant in other directions—and ship it directly. Air Canada will bring in a stretch DC-8 specifically for that product, along with their scheduled service. It is primarily perishable.

Mr. Angus: Yes. Do you see in a deregulated environment for air—with the freedom to enter and exit at will—that in the case of the Stephenville there will develop cargo services? Is there enough demand in the marketplace from your community to warrant a company getting into the business of flying cargo only, no passengers at all?

Mr. Hammond: There could very well be if we can bring to fruition what we have in mind for the international trade zone. One of the reasons we are able to get attractive rates for the seafood product, or any other product, is that in a lot of cases Air Canada is back-hauling empty, so they are anxious to have some cargo. Our contention is, if we can find the proper client with the proper product and can come up with a high value to rate ratio item that is manufactured in the international trade zone, we will have shipments of other types of cargo. Our concern, of course, is that something will happen under a completely deregulated environment before we are more successful than we have been to date.

Mr. Angus: That is sort of your community specifically. There are other communities that do not have anything to send out but are relying solely on air to get a lot of goods in. I would suggest that where you may be in a position to develop a cargo industry, if you like, a lot of those other communities in

[Traduction]

M. Hammond: Je crois qu'il vous intéresserait probablement de savoir que bien que nous expédions aussi beaucoup de homards à Stephenville, le produit que nous expédions le plus est cette espèce exotiques que l'on retrouve à Terre-Neuve et que l'on connaît sous le nom de morue. Tout le monde sait que cette industrie éprouve à l'heure actuelle de grandes difficultés à Terre-Neuve. Comme je l'ai déjà dit, depuis cinq ans, nous avons déployé beaucoup d'efforts pour encourager le transport par avion de tous les produits possibles. Air Canada, desservant déjà Stephenville pour les voyageurs, a pu très rapidement entreprendre de transporter aussi des marchandises. S'il arrivait que la société Air Canada remette en question ses services aux passagers à Stephenville, il lui faudrait par la même occasion revoir ses capacités en matière de transport de marchandises ce qui réduirait notre capacité d'expédier des produits frais.

Nous déservons Toronto, Montréal, New York et Los Angeles. Nous avons fait énormément de promotion auprès des courtiers et des acheteurs dans ces régions ce qui nous a permis de confirmer que nos clients sont disposés à payer le plein prix pour un produit de qualité. Quant à la controverse au sujet des chalutiers usines-congélateurs et des activités côtières et au large, nous sommes d'avis que les installations et les services disponibles à Stephenville sont suffisants pour permettre l'expédition directe des produits de Port aux Basques, par exemple, et d'endroits tout aussi éloignés dans les autres directions. Air Canada va ajouter à ses vols réguliers un DC-8 étiré spécialement pour ce produit. Il s'agit en effet d'une denrée très périssable.

M. Angus: Oui. D'après vous, avec la déréglementation et toute la liberté de décollage et d'atterrissage que cela entraîne, est-ce que des services de transport de marchandises seront offerts à Stephenville? Croyez-vous que la demande est suffisamment importante au sein de votre collectivité pour inciter une ligne aérienne à organiser un service d'expédition de marchandises, exclusivement?

M. Hammond: C'est tout à fait vraisemblable si nos efforts aboutissent pour ce qui concerne la zone de commerce international. Si nous réussissons à obtenir des taux intéressants pour le transport des fruits de mer ou tout autre produit, c'est que les avions d'Air Canada sont souvent vides au retour. C'est pourquoi la société aimerait bien transporter des marchandises. À votre avis, si nous réussissons à trouver le bon client et le bon produit et que nous pouvons offrir un bon rapport de rentabilité pour les produits fabriqués dans la zone de commerce international, nous obtiendrons des expéditions d'autres genres de marchandises. Bien entendu, nous craignons que la déréglementation totale ait une incidence négative sur nos activités avant que nous ne connaissions un peu plus de succès que maintenant.

M. Angus: Mais cela ne concerne que votre collectivité, au fond. Il y en a d'autres qui n'ont rien à expédier et qui dépendent totalement des lignes aériennes pour faire venir beaucoup de denrées. Même si vous avez l'occasion de développer une industrie de transport de marchandises, il y a

[Text]

Canada will end up not having the same kind of access to consumer goods that we have down south.

Mr. Hammond: I guess I am a little bit parochial—or maybe a lot parochial—in my approach in my presentation, but it is also probably worth mentioning that we do serve an area of about 100,000 people, in total, from Port aux Basques up through Corner Brook, in the northern peninsula although, I have made specific reference to Stephenville, but that is the entry and exit point.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Suluk.

Mr. Suluk: Thank you, Mr. Chairman. First of all, let me just say that about the only time I could associate with any of the witnesses are those from Newfoundland. The only alternative mode of travel we did have, in terms of passenger ships, was the one that took place almost 50 years ago, when the *C.D. Howe* used to take patients all away from the Arctic to Montreal. We do not have that any more now, by the way.

On page 2 you mention in your summary that northern Canada will be afforded special economic consideration. What proof or basis did you have in making a statement like this, or is there something you know that I have not heard about?

Mr. Hammond: No, unless I misread and misunderstood some of the briefing that I got, I understood there would be still some special consideration for the northern areas, north of a certain parallel.

Mr. Suluk: Is this special consideration more related to the fact there would be some continued regulation in remote areas, either Newfoundland or the Territories?

Mr. Hammond: Sir, Newfoundland is south of the parallel, but my understanding is that the special consideration could take two forms; one is regulatory and the other is monetary.

Mr. Suluk: Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Taylor.

• 1030

Mr. Taylor: I was very interested in the statement on your first page, that you had established the first free trade zone in Canada. Would you enlarge on that, please.

Mr. Hammond: Yes, sir. One of the things that we inherited, as the legacy from the United States government when their air force moved out, after a 25 year presence, was an 8,000-acre establishment, \$150 million worth of assets. It was a fully integrated airport, with lots of buildings. We were to identify some mechanism by which we could utilize buildings that had not been put to good use until now.

We did some liaison with Canada Customs and Excise, whose contention it is that anything that can be done in United States free-trade zones, can be done under the existing Canada

[Translation]

beaucoup de collectivités canadiennes qui n'auront pas, au bout du compte, le même accès aux biens de consommation que nous dans le sud.

M. Hammond: Au risque de vous paraître un peu chauvin, je tiens à signaler que nous déservons une région de quelques cent milles de population, de Port aux Basques en passant par Corner Brook dans la péninsule septentrionale et même si j'ai fais une allusion précise à Stephenville, il s'agit du point d'entrée et de sortie.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Suluk.

M. Suluk: Merci, monsieur le président. Les seuls témoins auxquels je m'identifie sont bien ceux de Terre-Neuve. Le seul autre moyen de transport à notre disposition, à part les navires qui transportaient des passagers, étaient le *C.D. Howe* qui transportait les patients de l'Arctique à Montréal il y a quelques 50 ans. Mais cela ne se fait plus, soit dit en passant.

Vous signalez à la page 2 de votre mémoire que l'on accordera au Grand Nord canadien les considérations économiques spéciales. Sur quoi vous êtes-vous fondés pour faire cette affirmation et êtes-vous au courant de quelque chose que j'ignore encore?

M. Hammond: Non. À moins que j'ai mal compris certaines informations qui m'ont été transmises, je crois savoir que l'on continuera d'accorder aux régions septentrionales une considération spéciale. Je veux, bien entendu, parler de la région située au nord d'un certain parallèle.

M. Suluk: Cette considération spéciale signifie-t-elle que des règlements continueront d'être appliqués dans certaines régions isolées, soit à Terre-Neuve ou dans les Territoires?

M. Hammond: Vous savez, monsieur, Terre-Neuve est située au sud de ce parallèle. Mais que je sache, il y a deux genres de considérations spéciales, l'une réglementaire et l'autre monétaire.

M. Suluk: Je vous remercie.

Le vice-président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: La déclaration que vous faites à la première page de votre mémoire m'a vivement intéressé. Vous y dites en effet que vous avez créé la première zone de libre-échange au Canada. Pouvez-vous nous donner des détails supplémentaires.

M. Hammond: Avec plaisir. Lorsque l'armée de l'air américaine est partie de chez nous après 25 ans, elle nous a laissé 8,000 acres et 150 millions de dollars de biens, dont un aéroport et beaucoup d'édifices. Nous avons cherché un usage pour ces édifices qui n'avaient pas beaucoup servi jusqu'à ce moment-là.

Nous avons eu des rencontres avec Douanes et Accise Canada. Selon ce ministère, la législation canadienne dans ce domaine permettait d'avoir des zones de libre-échange comme

[Texte]

Customs and Excise laws. They do not really like us to use the words "free-trade zone". They have not designated it as free trade zones because their contention is that is not their purpose in life. Their purpose is to collect duties and taxes. But everything we developed and are using as promotional material has been reviewed by them. And they take no exception or objection to it.

And what we are promoting is that we have buildings and facilities that we will be able to make available at a very attractive rate in return for employment. If we strike a scenario that we can have goods brought into the Stephenville area under either inward processing remission orders or duty drawbacks—manufactured, processed, packaged, or whatever it is that the firm would want to do with it—and then export it to some market outside the domestic area. We would have a good client. We would have a use for our facilities and we would hope, if it had, as I mentioned, a high value to weight ratio, another cargo to be shipped out by air.

I would be quick to admit that we are still grappling with that. We have not been successful in nailing down our first client, but we are still looking for him and we will find him.

Mr. Taylor: Just one further question. Were these American assets left there from the war years?

Mr. Hammond: Sir, most of the stuff that was left from war years was removed and demolished, including three runways. But it was one of the Strategic Air Command's forward aerial refuelling bases. It had about \$100 million pumped into it in the 1950s and 1960s. It was a very modern complex. There were 500 residential units and things. A lot of them are presently in use. We received, as I mentioned, such a large legacy that some of them still exist. As a matter of fact, when they are all in use, you will no longer hear from this corporation because we will self-destruct, having been so successful.

Mr. Taylor: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor.

Mr. Hammond, I would like to ask a question before we go to our last questioner. For airports that are not able to have jet service and that are involved in fish exports, do you foresee the possibility of an aircraft, like a DASH-8 or a DASH-7, being fully converted to a cargo carrier?

Mr. Hammond: Yes, but I guess I would have to have some concern about the volume of cargo that it is capable of carrying and the range over which it could carry it. I would not consider it to be a suitable cargo substitute, nor do I think it was designed with that in mind.

The Vice-Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

[Traduction]

il en existait aux États-Unis. Le ministère n'aime pas beaucoup l'expression «zone de libre-échange». D'après Douanes et Accise, ce titre ne définit pas très bien leur vocation qui est de prélever des droits et des taxes. Nous avons soumis à leur considération tout le matériel publicitaire que nous utilisons. Et ils n'ont formulé aucune objection.

Nous faisons valoir surtout le fait que nous avons à notre disposition des édifices et des installations que nous sommes prêts à laisser aller à un taux très intéressant en échange d'emplois. Il devrait pouvoir être possible d'amener des marchandises à Stephenville pour les exporter plus tard à des marchés extérieurs. Ces marchandises pourraient être visées par des commandes concernant la transformation interne ou certains droits. L'entreprise serait libre de faire ce qu'elle veut de ces produits: les soumettre à un processus de fabrication, de transformation ou d'emballage. Je pense que nous aurions de très bons clients. Cela nous permettrait d'utiliser nos installations et d'obtenir un bon rapport valeur/poids pour les marchandises expédiées par avion.

Mais nous n'avons pas encore mis le programme au point. Nous n'avons pas encore trouvé notre premier client. Nous cherchons encore et nous le trouverons.

M. Taylor: Encore une question, je vous prie. Ces biens américains remontent-ils à la guerre?

M. Hammond: Monsieur, la grande partie des installations qui remontaient à la guerre ont été démolies, y compris les trois pistes d'atterrissage. Mais il s'agissait d'une des bases du commandement aérien stratégique avancé pour faire le plein. Quelque 100 millions de dollars ont été investis dans ces installations au cours des années 1950 et 1960. Il s'agissait d'un complexe très moderne. On y trouvait 500 unités résidentielles. Il y en a beaucoup qui sont en usage à l'heure actuelle. Comme je l'ai dit tout à l'heure, cet héritage était tellement considérable qu'il y en a une partie qui existe toujours. Vous savez, quand toutes ces installations seront utilisées, vous n'entendrez plus parler de notre société car nous disparaîtrons une fois notre objectif réalisé.

M. Taylor: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Taylor.

Monsieur Hammond, j'ai une question à vous poser avant que nous donnions la parole à notre dernier intervenant. Pensez-vous qu'il soit possible de transformer des aéronefs comme les DASH-8 ou les DASH-7 en avions de marchandises pour desservir les aéroports qui ne peuvent accueillir d'avions à réaction mais qui desservent des régions exportatrices de poisson?

M. Hammond: Oui. Mais il faudra alors se poser beaucoup de questions au sujet du volume de marchandises que ces aéronefs sont capables de transporter et sur la distance qu'ils peuvent couvrir. Je ne pense pas que ce soit une solution rentable et d'après moi, cet aéronef n'a pas été conçu dans ce but.

Le vice-président: Merci. Monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hammond, I too want to compliment you on your brief. You people have really done your homework.

Mr. Hammond: Thank you, sir.

Mr. Benjamin: I was interested in what you had to say about cost subsidization. Traditionally, it is a very lucrative route. It allowed airlines or trucking companies or buses or whatever to serve thinly populated or low-volume routes. Would it be your view that under deregulation, with the fierce competition on the lucrative routes—fare-cutting, rate-cutting on cargoes and whatnot—that the carriers will either no longer serve those other places or will in fact increase their rates and fares to smaller, outlying places and even medium-sized cities?

Mr. Hammond: Yes, that is my concern, sir. In part I think the reason that airlines have been amenable to cross-subsidization in the past is because there has been some measure of regulation, which said that you can employ this and we want to be sure that you provide service to these relatively remote and peripheral areas of the country. If they have complete freedom, I would suspect that it will be only a marketplace consideration and would probably not auger well for the future of an area such as mine.

• 1035

Mr. Benjamin: So we should make airlines serve more than just the big-city pairs. We should make them serve many places on the route by regulatory order; in other words, we should make airlines take the poor markets along with the good markets. If the good markets outweigh the poor ones, they should make a buck. This has been the history of it. Is it your position that we should retain it?

Mr. Hammond: To some degree, yes, sir.

Mr. Benjamin: Either this or replace the cross-subsidization with direct subsidy. Then you would have a battle on which places should get it and which ones should not, and how much, and who to. This seems to me to be inefficient and it can lead to a lot of other problems, would you not agree?

Mr. Hammond: Well, yes, but I guess I am concerned about going hollis-bollis in the opposite direction.

Mr. Benjamin: Yes. We are, hopefully, just getting out of an economic depression, although some areas of the country are still in it. Is it your opinion that it is prudent to attempt a deregulation experiment with the shape the economy is in? Would you agree that it might be a better idea to wait until we have a relatively booming economy before we tried this?

Mr. Hammond: I do not know that I would say that you have to wait, but I would say that it would be prudent to exercise more caution than one might have to and what might be necessary during a boom time.

[Translation]

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Monsieur Hammond, je tiens à vous féliciter de votre mémoire. Vous avez fait de l'excellent travail.

M. Hammond: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: L'aspect du subventionnement des coûts a vraiment retenu mon attention. En effet, il s'agit là, traditionnellement, d'une solution fort lucrative. Elle permet aux lignes aériennes, aux sociétés de camionnage, aux autobus ou quel que soit le moyen de transport, de desservir des régions peu peuplées et où le volume de marchandises est très peu élevé. Ne craignez-vous pas que la déréglementation entraîne une augmentation de la concurrence sur les routes plus lucratives, ainsi que des réductions de taux et que les transporteurs ne voudront plus desservir les petites et les moyennes villes, ou alors qu'ils augmenteront leur taux pour ces endroits?

M. Hammond: Oui, c'est quelque chose qui m'inquiète, en effet, monsieur. Je pense que si les lignes aériennes ont gardé la porte ouverte à l'interfinancement par le passé, c'est en raison de la réglementation qui prévoyait l'octroi de services dans les régions isolées et périphériques. Si les transporteurs sont libres, je crains qu'ils ne laissent jouer les forces du marché et que cela n'augure très mal pour l'avenir de régions comme la mienne.

M. Benjamin: Il faudra donc que nous obligions les lignes aériennes à desservir d'autres régions à part les liaisons entre grandes villes. Il faudrait adopter des règlements les obligeant à desservir bien d'autres endroits. En d'autres termes, nous pourrions obliger les lignes aériennes à desservir les mauvais marchés en plus des bons marchés. S'il y a plus de bons marchés que de mauvais marchés, elles devraient pouvoir réaliser des profits. C'est d'ailleurs pourquoi nous avons des règlements. Êtes-vous en faveur de leur maintien?

M. Hammond: Dans une certaine mesure, oui, monsieur.

M. Benjamin: L'autre solution serait de remplacer l'interfinancement par des subventions directes. Nous aurions tout un problème sur les bras à ce moment-là car il nous faudrait déterminer qui y a droit, qui non, à combien, et ainsi de suite. Ça ne me semble pas un moyen très efficace de procéder qui risque aussi de donner lieu à toutes sortes de problèmes. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Hammond: Eh bien oui, mais je crains aussi que l'on aille à l'autre extrême.

M. Benjamin: Oui. Nous avons bon espoir d'être à l'aube d'un redressement économique. Cependant, il y a encore des régions du pays qui sont en pleine crise. Croyez-vous qu'il soit prudent de faire une expérience de déréglementation dans la conjoncture actuelle? Ne croyez-vous pas qu'il serait préférable d'attendre que l'économie soit en meilleure posture?

M. Hammond: Je ne sais pas s'il est préférable d'attendre mais je pense qu'il faut faire preuve de beaucoup plus de circonspection maintenant qu'en période de boom.

[Texte]

Mr. Benjamin: Would you agree that deregulation, so-called, at best is an experiment and not an economic strategy?

Mr. Hammond: I think it is an experiment.

Mr. Benjamin: Right. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. A very, very short question, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just a short comment. Since I am the Member of Parliament for the area from which Mr. Hammond comes, you will permit a bit of parochial pride. I want to thank him for an excellent brief and for an excellent presentation. There is very useful material contained within the brief, which you did not read but which is nevertheless tabled with the committee.

Mr. Chairman, may I say I am looking forward to an excellent second presentation following Mr. Hammond's from the people of Deer Lake as well, which is the other essential airport in western Newfoundland.

Mr. Hammond: Thank you, Mr. Tobin.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Hammond, for your report. It has become part of the record and it will be taken into consideration. We thank you, sir.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just on a point of order, while we are waiting for the next witness. This is the second time we have had specific evidence regarding the American scene. Although our schedule is tight, I think we should somehow convince the powers that be to allow us either to bring in some people from the United States who have had first-hand knowledge or perhaps to visit a centre like Minneapolis—St. Paul to talk to the people who have been affected, before we bring forth any recommendations to the government.

The Vice-Chairman: Yes, being the acting chairman, I will take it to the next steering committee and it shall be discussed fully.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I agree it ought to be discussed in the steering committee. But for the record, I think it is an excellent recommendation. The committee ought to pursue it.

The Vice-Chairman: Our next witness is the Deer Lake Chamber of Commerce. I believe we have with us this morning Dr. A. Bloom and Mr. C. McCarthy.

Gentlemen, if you would care to identify yourselves. We have your brief. As has happened in the past, if you prefer to give an overview, you will have more time for questioners, or if you should decide to read, then we will have less time for questions.

Dr. A.M. Bloom (President, Deer Lake Chamber of Commerce): I am Dr. Bloom; this my colleague, Charlie McCarthy. I am president of the Chamber of Commerce in Deer Lake, and he is our Vice-President. We are both on a transportation committee.

[Traduction]

M. Benjamin: Mais d'après vous, la déréglementation n'est-elle pas plus une expérience qu'une stratégie économique?

M. Hammond: Je pense qu'il s'agit d'une expérience.

M. Benjamin: Très bien. Je vous remercie beaucoup.

Le vice-président: Merci, Monsieur Benjamin. Je vous accorde une toute petite question, monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai une simple observation à faire. Je suis le député de la circonscription de M. Hammond. Je ne suis donc pas peu fier. Je tiens à le remercier pour son excellent mémoire et son exposé des plus intéressants. Le mémoire contient énormément d'information utile. Vous ne l'avez peut-être pas lu, mais il a néanmoins été déposé auprès du Comité.

Monsieur le président, c'est avec le plus grand plaisir que j'attends l'exposé des représentants de Deer Lake qui viendront témoigner tout de suite après M. Hammond. Il s'agit de l'autre aéroport important de l'ouest de Terre-Neuve.

M. Hammond: Je vous remercie, monsieur Tobin.

Le vice-président: Merci, monsieur Hammond, pour votre rapport. Il a été intégré au compte-rendu et nous en tiendrons compte. Je vous remercie, monsieur.

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement pendant que nous attendons notre prochain témoin. C'est la deuxième fois que nous recevons un témoignage qui concerne la situation aux États-Unis. Même si notre programme est fort rempli, je pense qu'il faudra néanmoins essayer de convaincre les responsables de l'opportunité d'inviter des américains qui ont des connaissances dans ce domaine ou alors de nous rendre nous à un endroit comme Minneapolis—St. Paul pour rencontrer les personnes concernées avant que nous ne déposions nos recommandations au gouvernement.

Le vice-président: Oui. En ma qualité de président intérimaire, je m'engage à soumettre cette demande à notre prochaine réunion du comité de direction. Nous en discuterons à ce moment là.

M. Tobin: Monsieur le président, je suis d'accord avec vous qu'il conviendrait d'en discuter au comité de la direction. Je tiens cependant à signaler qu'il s'agit d'après moi d'une excellente recommandation. Le Comité devrait y donner suite.

Le vice-président: Notre prochain groupe de témoins représente la Chambre de commerce de Deer Lake. Nous avons le plaisir d'accueillir ce matin Messieurs A. Bloom et C. McCarthy.

Messieurs, je vous prie de vous présenter. Nous avons votre mémoire. Je vais vous demander, que le veut notre tradition, de nous en donner un bref résumé de manière à laisser un peu plus temps pour les questions. Si vous le lisez, nous aurons moins de temps pour la période de questions.

M. A.M. Bloom (président, Chambre de commerce de Deer Lake): Je suis M. Bloom et voici mon collègue Charlie McCarthy. Je suis président de la Chambre de commerce de Deer Lake et il est lui, vice-président. Nous faisons tous deux parti de notre comité des transports.

[Text]

I would like to thank the committee for this opportunity to come and speak to you, and for the very pleasant accommodations that you provided for us.

As you suggest, I will try and keep my presentation as brief as possible. I timed it to the 10 or 12 minutes that you suggested. I will go through this, and then we will be glad to answer any questions.

This brief is being presented by the Chamber of Commerce of Deer Lake, a community situated on the west coast of Newfoundland, with a population of 5,000.

• 1040

We are a rural community whose economic base in the past has been based mainly on the forestry industry, but whose future lies with the expansion of its role as a service carrier to the expanding tourism industry and its development as the transportation hub of Newfoundland. It is situated geographically at the central intersection of all the provincial transportation networks. It is thus vitally important we have a transportation system that is efficient, competitive, and stable, in order for us to create the economic environment which will attract the trade and industry we must have to pull us out of the depressed situation we are in now.

We have a Class VI airport which serves the City of Corner Brook, 58 municipalities, seven provincial ridings, and two federal ridings, and many communities above the 52nd parallel. One hundred thousand passengers a year pass through our airport. This represents two trips by every person in our catchment area, a very high utilization factor.

The airport master plan was conceived before deregulation. It projects that in the next 20 years traffic through the airport will increase by 76% whilst the operating losses will decrease by 81%. We currently have daily jet service to our provincial capital, as well as many mainland destinations, and a smaller turbo-prop service connecting the provincial centres. With the proposed deregulation, we are expecting another turbo-prop carrier to start next year.

We have no railway passenger service, no direct railway freight service, and are threatened with the imminent loss of our entire railway system. We have one bus movement east daily, and one west, and we have to use an expensive ferry service to drive to any mainland destination. The road transportation system is grossly over-regulated and the resulting lack of competition has resulted in an expensive and ineffective system which is doing immense damage to our already frail economy.

We question the rationale of proceeding with the implementation of deregulation before and during the public discussion of its validity as a philosophy for managing transportation systems. It was as a result of this quandary that we called a public meeting to discuss and gather public opinion on the matter. We have included the relevant comments and ques-

[Translation]

Je tiens à remercier le Comité de nous avoir invité à comparaître devant lui et de nous avoir aussi bien logé.

Je vais essayer d'être aussi bref que possible. J'ai prévu de me limiter à 10 ou 12 minutes, comme vous nous l'avez demandé. Je vais donc lire ce bref résumé et nous pourrons ensuite répondre à vos questions.

Ce mémoire est celui de la Chambre de commerce de Deer Lake qui est une collectivité située sur la côte ouest de Terre-Neuve et que la population s'élève à 5,000 habitants.

Il s'agit d'une collectivité rurale dont la base économique est l'industrie forestière. Mais notre avenir dépend de l'expansion de son rôle en tant que centre de transport pour l'industrie du tourisme qui est en pleine évolution à Terre-Neuve. Il faudrait également que nous devenions le centre de transport de la province. Nous sommes en effet situés en plein centre de tous les réseaux de transport provinciaux. Il est donc de la plus haute importance que notre réseau de transport soit efficace, concurrentiel et stable si nous voulons créer un environnement économique susceptible d'attirer le commerce et l'industrie nécessaires pour nous faire sortir de la situation de crise dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle.

Nous avons un aéroport de classe VI qui dessert la ville de Corner Brook, 58 municipalités, 7 circonscriptions provinciales, 2 fédérales et bien des collectivités situées au nord du 52^e parallèle. Quelque 100 passagers utilisent notre aéroport chaque année. Cela représente deux voyages par année par personne dans notre région. Il s'agit d'un taux d'utilisation très élevé.

Le grand plan de l'aéroport a été élaboré avant la déréglementation. Il est prévu que la circulation aérienne dans cette région augmentera de 76 p. 100 tandis que les pertes de fonctionnement augmenteront de 81 p. 100 au cours des 20 prochaines années. À l'heure actuelle, nous avons un service d'avions à réaction vers la capitale provinciale ainsi que vers diverses destinations extraprovinciales et un service de turbopropulseurs vers les centres provinciaux. Avec ce projet de déréglementation, nous nous attendons à un autre transporteur turbopropulseur d'ici l'année prochaine.

Nous n'avons pas de service de chemin de fer pour les passagers, ni de transport de marchandises direct par chemin de fer et l'on nous menace de nous couper tout notre réseau de chemin de fer. Nous avons un autobus vers l'est, et un vers l'ouest chaque jour et nous avons un réseau de traversiers très dispendieux qui nous permet de sortir de l'île. Le réseau de transport routier est beaucoup trop réglementé ce qui a entraîné un très faible niveau de concurrence et des taux très dispendieux ce qui n'aide pas notre économie déjà frêle.

Il n'est pas très logique d'après nous d'aller de l'avant avec la déréglementation avant et pendant les discussions publiques sur sa validité en tant que principe pour régir les réseaux de transport. C'est cet aspect qui nous a incités à convoquer une réunion publique pour discuter de la question et obtenir des avis. Nous avons donc inclus des observations et questions

[Texte]

tions to try and balance the chamber's view with those of the people Deer Lake serves.

We found there was some opposition to deregulation, partly because of concern the jet service would be lost from the airport and partly from a lack of faith in the free-enterprise system. A summary of these views will be presented as an appendix to our main brief; but we can sum up the feeling of the meeting by saying we do not have much, and we do not intend to allow what little we have to be taken from us.

The chamber has approached the *Freedom to Move* document from the standpoint that deregulation is already happening and much planning and commitment has already been made on that basis. However, we do insist provisions be made to protect the interests of communities such as ours, which are not the intended beneficiaries of these proposals. We are hopeful we will be able to survive in the new marketplace. We would therefore like to present the following analysis of and comments on the *Freedom to Move* document.

Freedom to Move deals with all phases of the transportation business: air, rail, road, marine and commodity pipelines. The Deer Lake Chamber of Commerce is more knowledgeable on the airline industry, especially as it affects western Newfoundland and Deer Lake in particular. Therefore, our response deals with this mode of transportation at greater length than with the others.

Airlines: The overall effect of deregulation should be as expressed in Transport Canada's objectives: improved service at lower cost. However, deregulation will most likely have its greatest effect on the most heavily travelled runs, where competition should bring the results expected. In less densely populated areas, such as western Newfoundland, the effect of deregulation is not as predictable. It is not clear from the *Freedom to Move* document exactly what happens if carriers fail to tender on service for small airports such as Deer Lake. The document does mention subsidies for services deemed necessary in the public interest, but not provided for by market forces. The Deer Lake Chamber of Commerce would like to know more about how this will work in actual practice.

We would like to be assured that the public travelling through our airport is protected by guaranteed minimum service. Hopefully, the need for a subsidy at Deer Lake will not be a problem. With two turbo-prop services interested in using Deer Lake Airport and Eastern Provincial Airways still showing interest in continuing its jet service, market forces probably will be effective in providing an adequate level of service. We are optimistic that the number of people using the Deer Lake Airport is adequate to maintain both turbo-prop and jet carrier services. However, we would like to have a better understanding of what happens if market forces do not have the expected effect.

[Traduction]

pertinentes qui serviront à équilibrer l'opinion de la chambre avec celle des résidents de Deer Lake.

Certains s'opposent à la déréglementation car ils craignent de perdre les services des aéronefs à réaction ou bien parce qu'ils n'ont pas confiance dans la libre entreprise. Vous trouverez en annexe à notre mémoire un résumé de ces avis. Je peux cependant résumer l'atmosphère de la réunion en vous disant que nous avons très peu et que nous allons nous défendre contre ceux qui veulent nous enlever ce que nous avons.

La Chambre est partie du principe, en lisant le document *Aller sans entraves*, la déréglementation se faisait déjà, qu'il y a beaucoup de planification de faite dans ce sens et que des engagements avaient déjà été pris. Cependant, nous vous exhortons à prendre des mesures pour protéger les intérêts des collectivités comme les nôtres qui ne seront pas avantagées par ces propositions. Nous espérons pouvoir survivre dans ce nouveau marché. Nous allons maintenant vous donner une brève analyse et nos observations sur le document *Aller sans entraves*.

Aller sans entraves traite de tous les aspects de l'industrie des transports: le transport aérien, les chemins de fer, les réseaux routiers, le transport maritime et les pipe-lines pour les dénerées. La Chambre de commerce de Deer Lake connaît un peu l'industrie aérienne surtout pour ce qui concerne l'ouest de Terre-Neuve et la région de Deer Lake en particulier. Par conséquent, notre mémoire traitera beaucoup plus de ce mode de transport que des autres.

Les lignes aériennes: D'après nous, la déréglementation devrait avoir une incidence générale qui reflète les objectifs de Transports Canada, à savoir, des services améliorés à un coût inférieur. Toutefois, d'après nous, l'incidence de ce processus se fera beaucoup plus sentir sur les routes les plus empruntées où la concurrence devrait entraîner les résultats escomptés. Mais il est à peu près impossible de prévoir les répercussions de la déréglementation dans les régions à plus faible population comme l'ouest de Terre-Neuve. Le document *Aller sans entraves* n'explique pas clairement ce qui se produira si les transporteurs refusent de desservir les petits aéroports comme Deer Lake. Le document fait état de subventions pour les services jugés nécessaires dans l'intérêt public et que les forces du marché ne justifient pas. La Chambre de commerce de Deer Lake aimerait avoir quelques détails sur la façon dont cela devrait fonctionner en pratique.

Nous tenons à nous assurer que le public qui utilise notre aéroport sera protégé par un service minimal garanti. Il est à espérer que le besoin de subventions à Deer Lake ne posera pas de problème. Il y a des services de turbopropulseurs qui souhaitent utiliser l'aéroport de Deer Lake et la *Eastern Provincial Airways* semble vouloir maintenir son service d'avions à réaction. Les forces du marché à ce moment-là devraient suffire pour assurer un niveau de services suffisant. Nous pensons que le nombre de passagers qui utilisent l'aéroport de Deer Lake est suffisant pour garantir le maintien des services de turbopropulseurs et d'avions à réaction. Toutefois, nous aimerions avoir plus de détails sur ce qui se

[Text]

Another concern of the chamber is what will happen to air fares after deregulation is put into effect. In the United States, where deregulation took place sometime ago, fares went down on the well travelled runs and up on the runs where traffic was lower. *Freedom to Move* suggests the new regulatory agency will be able to review fares on appeal, but also suggests there will be no cross-subsidization. The chamber would like to see the principle of uniform rates continue. Air fares out of Deer Lake are already significantly higher than other modes of transportation.

• 1045

Although not mentioned directly in the *Freedom to Move* document, concurrent with its release, Transport Canada was reported to be investigating the takeover of airports by municipal governments. The Deer Lake Chamber discourages such action because municipal governments, especially the smaller ones, do not have the resources to operate airports. A move in this direction would almost certainly result in a downgrading of service. With council members changing every four years, a certain amount of instability can be expected in the operating environment. Deer Lake would almost certainly be better off with the existing arrangement.

We have some concern about the involvement of Air Canada, a Crown corporation, in the new deregulated environment. For deregulation to be complete, Air Canada should operate on the same basis as any other air carrier providing service in Canada. Any company, Crown corporation or not, controlling 60% of the business, is in a position to squeeze out smaller companies if it wishes to do so. We would like some assurance that mechanisms will be put in place to prevent unfair competition by the larger carriers.

Deregulation will result in a flood of applications by companies attempting to license all sorts of aircraft. We are concerned that safety might be compromised in the rush to speed up competition and obtain the benefit of lower fares, etc. With increased licensing activity, Transport Canada will have to be more diligent on safety than ever before.

Road Transportation. Any effort towards deregulation of the road transport industry must involve deregulation on the provincial level also. The system we have at present is so restrictive that many provincial manufacturers will not market within the province, and extraprovincial manufacturers are not interested in any market other than the Avalon. The present system encourages high prices and poor service and suppresses the free-enterprise system. Allowing the market to determine what services are available can only improve the situation, whereas a continuation of the old system, while the rest of the country has the freedom to move, will be the death knell of our provincial trucking industry.

[Translation]

passera si les forces du marché n'ont pas l'incidence escomptée.

Notre autre préoccupation concerne les tarifs aériens après la déréglementation. Aux États-Unis, où la déréglementation s'est produite il y a déjà un bon moment, les tarifs ont diminué sur les routes les plus empruntées et ont augmenté sur les routes les moins populaires. *Aller sans entraves* propose que le nouvel organisme de réglementation soit habilité de passer les tarifs en revue après appel mais mentionne que l'interfinancement sera aboli. La chambre est en faveur du maintien du principe des tarifs uniformes. Il coûte déjà beaucoup plus cher de sortir de Deer Lake par avion que par un autre moyen de transport.

Même s'il n'en est pas question dans *Aller sans entraves*, il semble que Transport Canada était, au moment de sa publication, en pleine enquête sur la prise en charge des aéroports par les autorités municipales. La Chambre de *Deer Lake* est tout à fait contre ce genre de mesure parce que les administrations municipales, surtout des petites villes, n'ont pas les ressources nécessaires pour faire fonctionner un aéroport. Nous craignons que cela n'entraîne une réduction dans la qualité des services. Et comme les édiles municipaux changent tous les quatre ans, cela devrait entraîner énormément d'instabilité. Je pense que la structure actuelle est préférable pour *Deer Lake*.

Nous nous inquiétons beaucoup de ce que fera Air Canada, une société de la Couronne, dans le nouvel environnement déréglementé. Si nous voulons que la déréglementation soit totale, Air Canada devrait pouvoir fonctionner sur la même base que tous les autres transporteurs aériens qui desservent le Canada. Toute société, qu'il s'agisse d'une société de la Couronne ou non, qui détient 60 p. 100 d'un marché est en mesure de se débarrasser des petites sociétés si elle le souhaite. Nous aimerions avoir quelque assurance quant aux mécanismes qui seront instaurés pour empêcher les gros transporteurs de faire de la concurrence injuste.

La déréglementation devrait entraîner toute une avalanche de demandes de la part de sociétés qui veulent obtenir des permis pour toutes sortes d'aéronefs. Nous craignons que la sécurité ne souffre de l'accroissement de la concurrence et de la lutte pour obtenir l'avantage de tarifs moins élevés. Transport Canada devra faire preuve d'encore plus d'exigences que par le passé en matière de sécurité avec cette nouvelle charge de travail.

Le transport routier. Tout effort visant à obtenir la déréglementation pour l'industrie du transport routier nécessitera la déréglementation à l'échelle provinciale aussi. Le réseau est tellement restrictif que beaucoup de fabricants provinciaux ne vendent par leurs produits à l'intérieur de la province, et des fabricants de l'extérieur de la province ne sont pas du tout intéressés à d'autres marchés que celui d'Avalon. Le système actuel encourage des prix élevés et des mauvais services et empêche toute libre entreprise. Si on permet au marché de déterminer les services offerts, la situation ne pourra que s'améliorer. Mais si on maintient l'ancien système, même si le

[Texte]

Railways. Deregulation will almost certainly have an adverse effect on the continued operation of the railway on the Island of Newfoundland. Due to high financial losses in recent years, Canadian National has been seeking ways to discontinue the service altogether. With no statutory requirement to keep it running, CN will likely move quickly to abandon the service completely.

The Deer Lake Chamber supports the popular view that as long as an unprofitable service is maintained on the mainland, Newfoundland should be able to keep its railway also. Whilst we understand some of the problems, such as small population, incomplete service to all parts of the island, and empty freight cars on the back-haul, we believe it could be put to better use than it is at the moment.

Some of the present problems arise out of CN's apparent efforts to downgrade the service and thereby justify getting rid of it. If the railway could be taken over by an operator who would try to optimize the use of facilities and run an efficient operation, the subsidy required would be much less. Perhaps there is a role for the free-enterprise system to acquire and reorganize the services based exclusively on the practical needs of the people.

We do not see how getting rid of the railway will benefit either Deer Lake or the province. Many people feel it is necessary to have a railway to keep prices charged by other modes of transportation in line. If in the future the railway is not around as an alternative to move freight on the island, considerable attention will be required to keep the large trucking companies from gaining a monopoly.

Marine. The coastal service is very valuable to the scattered population of our province and protection must be maintained so that the service is not lost. However, the opening of the market to other carriers may lead to better and more comprehensive service which may reduce the need for government to subsidize as heavily.

Of course, the ferry service between the Island of Newfoundland and the mainland will continue to be a vital link. This service requires upgrading and will probably always require subsidy. Deregulation should not be permitted to affect this service adversely.

Conclusion. In general, the Deer Lake Chamber of Commerce supports the principle of deregulation with the proviso that special needs for some areas not be overlooked. There should also be a proviso for public input in the future. If problems are encountered concerning any aspect of transportation, there should be a prompt and efficient method of dealing with them. Public hearings for responses to the document

[Traduction]

reste du pays peut aller sans entraves, ce sera la mort de notre industrie provinciale du camionnage.

Les chemins de fer. Il ne fait aucun doute, dans notre esprit, que la déréglementation aura une incidence négative sur le maintien de nos activités ferroviaires à Terre-Neuve. En raison des pertes financières importantes des dernières années, le Canadien National cherche des moyens de mettre fin à ces services. S'il n'existe aucune disposition obligeant le CN à maintenir ses services, il est à craindre qu'il les supprimera encore plus rapidement.

La Chambre de commerce de *Deer Lake* partage l'opinion générale selon laquelle, tant que des services non rentables continueront d'exister dans les autres provinces, Terre-Neuve devrait pouvoir aussi conserver son chemin de fer. Même si nous comprenons certains des problèmes, comme la population peu nombreuse, les services incomplets offerts à toutes les régions de l'île, les wagons de marchandise vides sur le chemin du retour, nous pensons qu'il serait possible d'en améliorer l'utilisation.

En effet, certains des problèmes découlent des efforts que fait le CN pour diminuer ses services de manière à lui permettre d'en justifier l'abandon. Si notre chemin de fer était repris en main par une personne qui essaierait d'en optimiser l'utilisation et d'en promouvoir l'efficacité, je pense qu'il faudrait beaucoup moins de subventions. Il serait peut-être bon que, dans un système de libre-entreprise, ces services soient achetés et réorganisés en se fondant exclusivement sur les besoins pratiques de la population.

Nous ne voyons pas en quoi l'abandon des chemins de fer profitera à *Deer Lake* ou à la province. Nombreux sont ceux qui estiment nécessaire de maintenir le chemin de fer pour éviter que les autres transporteurs n'augmentent démesurément leurs tarifs. Si les chemins de fer ne sont plus disponibles comme moyen de transport de rechange pour expédier des marchandises à Terre-Neuve, il faudra faire bien attention d'empêcher les grosses sociétés de camionnage d'obtenir le monopole dans ce secteur.

Le transport maritime. Le service côtier est essentiel pour la population éparpillée de notre province et il doit être protégé pour en empêcher l'abandon. Toutefois, si d'autres transporteurs peuvent pénétrer le marché, il se peut que les services deviennent meilleurs et plus concurrentiels, ce qui pourrait entraîner une réduction des subventions importantes du gouvernement.

Bien entendu, le service de traversier entre Terre-Neuve et le continent continuera d'être un lien vital. Ce service nécessite des rénovations et ne pourra sans doute jamais se passer de subventions. Il ne faudrait pas que la déréglementation ait une incidence néfaste sur ce service.

Conclusion. En règle générale, la Chambre de commerce de *Deer Lake* appuie le principe de la déréglementation à condition qu'on n'écarte pas les besoins spéciaux de certaines régions. Il faudrait peut-être également prévoir l'apport du public à l'avenir. Si des problèmes surgissent concernant quelque aspect que ce soit des transports, il faudrait qu'il existe un moyen prompt et efficace de s'en occuper. Nous sommes en

[Text]

Freedom to Move are desirable, and we feel the chamber and the area it represents would benefit from a meeting with the Minister of Transport or his representative. Some matters can be dealt with better in discussion than through briefs or public hearings. Every area has its special needs and problems. We believe it is vital that our interests should be considered before major changes are made in the law.

We are prepared to support and encourage the free market system as applied to the transportation system as long as it works for us as well as the large population centres of Canada. If, however, it does not work, there must be the backing of legislation to see that we receive our right to travel as freely and economically as other citizens of this country.

To close, we have the following questions we would like answered:

1. What provision is there in the proposed legislation to guarantee us a reasonable level of transportation service?
2. What provision is there in the proposed legislation to guarantee us that we will not be subject to inequitable fare structures, routings, or scheduling?
3. What provision is there in the proposed legislation to prevent monopoly situations from defeating the principles of the free market system?
4. Is there any intention to allow the onus of safety monitoring to change from the MOT to the carriers themselves?
5. Will the deregulation of the federal aspect be co-ordinated with a similar deregulation of the provincial aspect to ensure fair and equal opportunity throughout the country?
6. When will the legislation be going to the House and at what point can we see it?
7. When can we have input into the formation of the legislation to ensure that our interests have been protected?

• 1050

Finally, there is an appendix which, as I mentioned earlier, reflects some of the views that were expressed at a public meeting we held.

After preparing our brief in response to Transport Canada's *Freedom to Move* document, the chamber's Transportation Committee received some feedback indicating concern by some members over anticipated problems that will develop due to deregulation of the airline business. Because the chamber will be the only body from Deer Lake making a presentation to the Standing Committee on Transportation, it was decided to call a public meeting so we could provide a broader spectrum of opinion from the Deer Lake area.

The meeting was held on Wednesday, November 20 with about 100 people participating. There was fairly good support for the chamber's position. Some people, including the mayor

[Translation]

faveur d'audiences publiques sur les réactions à *Aller sans entraves* et nous estimons que la Chambre de commerce et la région qu'elle représente ne pourrait que bénéficier d'une rencontre avec le ministre des Transports ou son représentant. Il y a des questions qu'il est beaucoup plus facile de régler dans des discussions que par le truchement de mémoires ou d'audiences publiques. Chaque région a ses besoins et ses problèmes spéciaux. Nous estimons essentiel que l'on tienne compte de nos intérêts avant d'apporter des modifications majeures à la loi.

Nous sommes disposés à appuyer et à encourager le système du libre marché dans le secteur des transports tant qu'il nous profite autant qu'aux grands centres du Canada. Si toutefois ce n'était pas le cas, il nous faudrait des lois pour veiller à ce que nous puissions exercer notre droit de voyager de manière aussi libre et économique que tout autre citoyen de ce pays.

En conclusion, nous voulons poser les quelques questions suivantes:

1. Quelles sont les dispositions de la loi actuelle qui nous garantissent un service raisonnable de transport?
2. Quelles sont les dispositions de la loi actuelle qui nous protègent contre toute injustice aux niveaux de la structure des tarifs, des routes ou des horaires?
3. Quelles dispositions doit-on prendre dans la nouvelle loi pour éviter que des monopoles ne viennent miner les principes du libre marché?
4. A-t-on l'intention de faire passer du ministère des Transports aux transporteurs eux-mêmes la responsabilité du contrôle de la sécurité?
5. La déréglementation dans le secteur fédéral s'accompagnera-t-elle d'une déréglementation parallèle dans le secteur provincial, afin d'assurer un système juste et équitable dans l'ensemble du pays?
6. Quand la loi sera-t-elle déposée à la Chambre, et quand pourrions-nous la voir?
7. Quand pourrions-nous participer à la formulation de la loi, afin de veiller à la protection de nos intérêts?

Enfin, en annexe, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous vous donnons un résumé des points de vue qui ont été exprimés lors de la réunion publique que nous avons organisée.

Alors que nous avons déjà rédigé notre mémoire en réponse au document de Transports Canada *Aller sans entraves*, le Comité des transports de la Chambre de commerce a su que certains membres étaient inquiets des problèmes que ne manquerait pas d'entraîner la déréglementation du secteur aérien. Comme la Chambre de commerce sera la seule organisation de Deer Lake à comparaître devant le Comité permanent des transports, nous avons décidé d'organiser une réunion publique, afin de pouvoir vous donner une idée plus représentative de ce que pensent les gens de Deer Lake.

La réunion a eu lieu le mercredi 20 novembre, et 100 personnes environ y ont participé. Le point de vue de la Chambre de commerce a été généralement assez bien reçu.

[Texte]

of Deer Lake, expressed concern over likely downgrading of service due to loss of jet flights, and two speakers were diametrically opposed to deregulation.

Mr. Tobin: On a point of order, Mr. Chairman.

Dr. Bloom, I wonder if I might suggest to you—and I think this is to your benefit as well as ours—that the chairman runs the committee on a very strict timeframe and if we could read the summary ourselves later and use your time that is remaining on questions . . .

Dr. Bloom: I would be very happy to do so. I would just like to say that we did assure the people who came to our meeting that their views would be heard so I would like to ask you to be sure to read that appendix.

Mr. Tobin: I can assure you that it will be read and it will be attached to the record of the proceedings of the committee.

Dr. Bloom: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Dr. Bloom. As regards your questions at the end of your brief, I take this upon myself: I would hope with the preliminary report this committee will be making and with the draft legislation coming in that your questions, either in whole or in part, should be answered.

Dr. Bloom: Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I thank Dr. Bloom for allowing us this time. Unfortunately, the way the committee system works with the many witnesses we are hearing, if you had read all of your brief then we would have had very little time for questions, and I think it is a brief that gives genesis to many questions.

With respect to your questions at the end of the brief, Dr. Bloom, we do not know the answers either because the legislation has not been brought before this committee and I assume will not be until sometime in January. We will attempt as part of the process to ensure that as much as possible organizations and groups can have a look at that legislation and comment on it before we go through it clause by clause.

I just want to focus on the air side of your brief. You said in your presentation that this is where your real expertise lies.

You indicate that you believe some provision must be made to protect smaller communities, rural regions, etc., that have a heavy dependence on air service. You point out, as did the other witnesses this morning, that in the province of Newfoundland we do not have rail passenger service. We do not have a competitive bus service; that is, we only have one. We are very dependent upon air transportation. You say that there must be some provision to ensure that public input is available in the future as the effects of deregulation unfold.

But you are aware that under the proposals contained in *Freedom to Move* entry and exit of airlines, practically at will,

[Traduction]

Certaines personnes, parmi lesquelles le maire de Deer Lake, ont dit craindre une dégradation des services à la suite de l'interruption des vols par avion à réaction, et deux intervenants étaient tout à fait opposés à la déréglementation.

M. Tobin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Monsieur Bloom, permettez-moi de vous dire—et c'est autant à votre avantage qu'au nôtre—que le président est très ferme sur l'horaire, et si nous pouvions lire le résumé nous-mêmes tout à l'heure, et consacrer le temps qui nous reste aux questions . . .

M. Bloom: J'en serais très heureux. Je tiens seulement à vous dire que nous avons promis aux gens qui sont venus à notre réunion que nous nous ferions leur porte-parole, et je vous prierais donc de bien vouloir lire l'annexe.

M. Tobin: Je puis vous assurer que nous la lirons, et qu'elle sera annexée au compte rendu du Comité.

M. Bloom: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Bloom. Pour ce qui est des questions que vous posez à la fin de votre mémoire, je me permets de vous dire ceci: j'espère que vous trouverez vos réponses, du moins en partie, dans le rapport préliminaire que nous allons rédiger ainsi que dans l'ébauche du projet de loi qui doit paraître bientôt.

M. Bloom: Merci.

Le vice-président: Monsieur Tobin.

M. Tobin: Je remercie M. Bloom de nous laisser le temps de poser des questions. Malheureusement, le système des comités est tel qu'avec le grand nombre de témoins que nous devons entendre, si vous nous aviez lu tout votre mémoire, nous n'aurions eu que très peu de temps pour les questions, et j'estime que votre mémoire en suscite beaucoup.

En ce qui concerne les questions que vous posez à la fin du mémoire, monsieur Bloom, nous ne pouvons vous répondre, car le Comité n'a pas encore reçu le projet de loi, et je suppose que nous ne le recevrons pas avant janvier. Nous essaierons de donner au plus grand nombre possible d'organisations et de groupes la possibilité d'étudier le projet de loi et de nous donner leur réaction, avant l'étude article par article.

Je voudrais que nous parlions principalement de la partie de votre mémoire qui porte sur le transport aérien. Vous avez dit que c'est votre domaine de compétence.

Vous avez dit que, d'après vous, il faut prendre les dispositions nécessaires pour protéger les petites localités, les régions rurales, etc., qui sont fortement tributaires des services aériens. Vous faites remarquer, comme l'ont fait d'autres témoins ce matin, que Terre-Neuve n'a pas de service ferroviaire passagers. Il n'y a pas non plus de concurrence dans les services d'autocar, puisqu'il n'y a qu'une seule société. Nous sommes donc fortement tributaires du transport aérien. Vous dites qu'il faudra permettre au public d'exprimer son opinion à l'avenir, à mesure que nous comprendrons les effets de la déréglementation.

Mais vous savez que d'après les propositions d'*Aller sans entraves*, les sociétés pourront entrer et sortir du marché

[Text]

will be permitted. In other words, 60 days' notice is all that is required, with no appeal procedure. In other words, an airline that wants to leave your community simply leaves and you do not have anybody to appeal to. The only provision for review is some suggestion that there will be a re-examination of the effects of deregulation five years down the road. So in five years, after whatever has happened to you during the five years, we would have a look at the impact on the country and at that point decide what remedial measures ought to be taken.

Is that a satisfactory arrangement for you, or are you suggesting, as we heard earlier this morning, that some kind of continuity in so far as regulation is concerned and in so far as the public's ability to make comment on the impact of deregulation is concerned be maintained by some version of the CTC or whatever the case might be?

• 1055

Dr. Bloom: We have had some experience with both regulation and deregulation. About five years ago an attempt was made by our only air carrier, EPA, who was in a monopoly situation, to withdraw their service from Deer Lake Airport. The town got together and put a brief in front of the CTC which indicated that there were 100,000 passengers who wished to travel through our airport. The CTC felt that was sufficient justification to order the carrier to continue its service. The question asked most frequently now is: What happens when that order goes by the board? Are we going to lose that service altogether?

We have had some experience with deregulation, also. While EPA was formerly the only carrier, we now have a second carrier which operates a turbo-prop service from our airport and which is doing quite well. They are pleased with their traffic figures and are integrating quite well with the jet service. They are picking up smaller passenger loads at times of day when we do not generate the traffic. They are not significantly affecting the traffic that our major jet carrier is able to handle. There has always been an excess of traffic, an overcapacity that has been supplied.

We are also hearing a lot about a second turbo-prop service that is starting up. We are reasonably confident that the sort of traffic we have and we hope to generate in the future is sufficient to maintain a level of service which is adequate for our needs.

We are, however, concerned about two major things. One concern is that there already appears to have been moves on the part of the major carriers, both CP and Air Canada, to take positions of equity in these smaller carriers, calling them feeder lines, and to integrate their service with theirs. At the moment, my understanding is that the proposals are for us to be able to buy a CP ticket on the feeder line which will take us right through to Toronto and the fares will be structured so that there is no penalty for doing so. You can travel either by turbo-prop or jet aircraft to Halifax and pick up the jet to points west.

The concern that underlies this is if we have three operators where there formerly was one, is there going to be some

[Translation]

pratiquement à volonté. Autrement dit, il leur suffira de donner un préavis de 60 jours, sans possibilité d'appel. Cela veut dire que si une compagnie aérienne désire abandonner votre localité, elle peut le faire sans autre forme de procès, et sans que vous puissiez interjeter appel. Le seul examen que l'on se propose de faire est un examen sur les effets de la déréglementation dans cinq ans. Dans cinq ans donc, quoi qu'il vous soit arrivé dans l'intervalle, nous examinerons les conséquences qu'aura eues la déréglementation sur le pays, et nous déciderons à ce moment-là des mesures correctives à prendre.

Cela vous satisfait-il, ou pensez-vous, comme on nous l'a suggéré ce matin, que nous devons garder un organisme comme la CCT, ou quelque chose du genre, pour assurer le contrôle sur la réglementation restante et permettre au public d'exprimer son point de vue sur les conséquences de la déréglementation?

M. Bloom: Nous avons fait l'expérience tant de la réglementation que de la déréglementation. Il y a environ cinq ans, EPA, qui était le seul transporteur à desservir l'aéroport de Deer Lake a voulu se retirer. La ville s'est organisée et a présenté un mémoire à la CCT, indiquant que 100,000 passagers désiraient utiliser notre aéroport. La CCT a estimé que c'était suffisant pour donner l'ordre au transporteur de maintenir le service. La question que l'on se pose le plus souvent maintenant est la suivante: qu'advient-il lorsque cet ordre ne sera plus valable? Allons-nous perdre le service?

Nous avons également fait l'expérience de la déréglementation. Alors qu'EPA était autrefois le seul transporteur à Deer Lake, nous en avons maintenant un autre qui offre un service par avions à hélices, avec succès. La compagnie est satisfaite du nombre de passagers transportés et elle complète très bien le service d'avions à réaction. Elle transporte de plus petits groupes de passagers, pendant les heures creuses de la journée, sans incidence marquée sur le trafic du principal transporteur. La demande a toujours été excédentaire à la capacité de service.

On parle aussi beaucoup de lancer un deuxième service d'avions à hélices. Nous sommes certains de pouvoir maintenir à l'avenir une demande suffisante pour justifier un niveau de service adapté à nos besoins.

Deux choses cependant nous inquiètent. Il semble que les principaux transporteurs, CP et Air Canada, aient déjà fait des démarches pour prendre des participations dans les petites compagnies de transport qu'ils considèrent comme des lignes de raccordement, dans le but d'intégrer ces dernières à leur réseau. Si j'ai bien compris, d'après les propositions actuelles, nous pourrions acheter un billet de CP auprès d'une compagnie de raccordement, pour aller jusqu'à Toronto, et sans être pénalisé pour autant. Nous pourrions nous rendre par avion à hélices ou à réaction jusqu'à Halifax, et prendre de là un jet en direction de l'Ouest.

Ce qui nous inquiète dans cette proposition, c'est que s'il y a trois transporteurs là où il n'y en avait auparavant qu'un seul,

[Texte]

possibility in the future that they will not be able to maintain the profit margins they require to keep going and we are going to see some decay in the amount of service we get? If there is a decay in the amount of service, is it going to fall to such a level that it will not service us? This is something we have experienced in the past. During the labour problems EPA had, our service was reduced to almost nothing. We had a service at one time where we could get to St. John's in the morning and come back in the evening. The jet carrier now takes us to St. John's in the afternoon and for practical purposes it is necessary to spend two nights in St. John's in order to complete a day's business.

Mr. Tobin: Dr. Bloom, you point out that EPA has already been through the exercise where a carrier, in this case, EPA, attempted to pull out of an airport. It was only through the intervention of the CTC's decision that there were two distinct catchment areas in western Newfoundland that the service was retained by order of the CTC in Deer Lake. I would only conclude, given the proposed changes, that unless there is some amendment along the lines you recommend, even though there is a separate catchment area, as recognized by the CTC in Deer Lake, there would be nobody to stop EPA from pulling out if they should decide to do so—and no review for five years under the current guidelines.

Dr. Bloom mentioned his concern that not only were new feeder routes working in conjunction with larger carriers in terms of scheduling, but the larger carriers were taking an equity position in these new feeder operations. Are you suggesting that in an era of deregulation if you have that kind of integrated operation between the larger carriers and the feeder routes we could end up with monopoly situations and therefore no real competition, in free market terms, no incentive to maintain lower prices? In western Canada we had a sworn affidavit placed before us by one witness saying that non-aggression pacts have been signed between major carriers and some of the smaller airlines, the net result being the creation of a cartel or monopoly-type situation.

• 1100

Is that a concern of yours? What do you expect air fares are going to do in rural areas with a user-pay concept being applied?

Dr. Bloom: It is of great concern. Obviously our support of deregulation is on the basis of the free-enterprise system; and the free-enterprise system does not work when monopolies are present. The saving grace that we see in the overall philosophy is that if we are supplied by a carrier who is not supplying sufficient service, there is the opportunity for somebody else to go in there and provide service to those people who are not receiving it now.

However, the question arises, what type of service are you able to achieve? If Air Canada, for instance, and CP Air have the exclusive right to carry people from Newfoundland to all destinations, we then are reliant on them to provide us with a

[Traduction]

risquent-ils à l'avenir de ne pas pouvoir maintenir une marge de profits suffisante, et cela risque-t-il d'entraîner une dégradation des services? Si le service diminue, peut-il diminuer au point de ne plus nous être utile? C'est déjà arrivé par le passé. La dernière fois qu'EPA a eu des problèmes avec les syndicats, le service a pratiquement été annulé. Autrefois, nous pouvions aller à Saint-Jean le matin et revenir le soir. Le jet nous emporte maintenant à Saint-Jean l'après-midi, et il faut y passer deux nuits pour avoir une journée d'affaires complète.

M. Tobin: Monsieur Bloom, vous faites remarquer qu'il est déjà arrivé qu'un transporteur, EPA en l'occurrence, cherche à mettre fin au service dans un aéroport. Ce n'est que grâce à l'intervention de la CCT, laquelle a décidé qu'il y avait deux zones de ramassage distinctes dans l'ouest de Terre-Neuve, que Deer Lake a pu garder son service aérien. On ne peut qu'en conclure qu'avec les changements proposés, si nous n'adoptons pas des amendements du genre de ceux que vous recommandez, rien ni personne ne pourra empêcher EPA d'abandonner Deer Lake si elle en décide ainsi, bien que la CCT ait jugé que Deer Lake constituait un centre de ramassage distinct; et d'après ces propositions, il n'y aura pas d'examen de la situation avant cinq ans.

M. Bloom a dit qu'il était inquiet de voir que non seulement les compagnies qui desservent les lignes auxiliaires collaborent avec les grands transporteurs au niveau de l'horaire, mais de voir aussi que ces grands transporteurs prennent des participations dans ces petites compagnies. Voulez-vous dire par là que dans un environnement déréglementé, si les grands transporteurs et les compagnies auxiliaires intègrent leurs opérations, nous pourrions aboutir à une situation de monopole, où il n'y aurait donc plus véritablement de concurrence, telle qu'on l'entend dans un marché libre, plus d'incitation à maintenir des bas prix? Un témoin que nous avons entendu dans l'ouest du pays nous a remis une déclaration faite sous serment, disant que les principaux transporteurs et certaines petites compagnies avaient signé des pactes de non-agression, ce qui revenait en fait à la constitution d'un cartel, ou d'un monopole.

Cela vous inquiète-t-il? Qu'advient-il, d'après-vous aux tarifs aériens dans les régions rurales lorsqu'on appliquera le principe des prix compensatoires?

M. Bloom: Cela nous inquiète énormément. Bien entendu, nous appuyons la déréglementation, dans un esprit de libre-entreprise. Mais la libre-entreprise ne peut pas fonctionner s'il y a des monopoles. Ce qui nous permet d'avoir espoir en la réussite du principe général, c'est que, si les services offerts par un transporteur sont insuffisants, quelqu'un d'autre pourra venir combler le vide.

Il faut cependant se demander quel niveau de service on peut atteindre? Si par exemple Air Canada et CP ont les droits exclusifs sur le transport des passagers de Terre-Neuve vers toutes les destinations, nous dépendrons d'eux pour un niveau

[Text]

level of scheduling which they feel is suitable for us; and if we are not happy with it, whatever is left over, we have to go out and try to market our airport to other operators. If the policy of these larger companies is to take over all other operations, then we do not have anybody to fall back on. We are likely to find ourselves in the situation that was mentioned in the Corner Brook brief, where we are flying around in King Airs, which, again, is quite unsuitable for the type of traffic we have.

• 1105

It also applies very much to the road transportation system. At the moment, the road transportation system is regulated in such a way that carrying goods from east to west across the island is almost exclusively the right of several large companies, which will move your goods when they damn well feel like it and when they are good and ready and when they have the space. If you want to get goods moved to a particular small town along the way, you have to rely on the major carrier having room and the time to move your goods to a large city, then individual carriers who are licensed to carry just between individual towns. It is not unusual for goods to be shipped from St. John's by one of either two modes, rail or road. If it comes by rail, we have to wait for a boxcar to be filled. It is then taken to Deer Lake, via Corner Brook, which is 50 kilometres past Deer Lake, having passed right through our town. We then have to wait for the person who has the licence to carry the goods from Corner Brook to Deer Lake, in order to receive it. That can often take 10 days or 2 weeks for a 450-mile journey.

The same rationale applies to entire road transportation. They will take the goods to Corner Brook, and then you have to wait for someone to bring them back. If you are in the unfortunate position of being a manufacturer on the Island of Newfoundland, and you want to move your goods around, you cannot get a licence to do it. You have to wait for one of the other companies to move your goods for you.

Mr. Tobin: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much sir. Thank you Mr. Tobin. Mr. Benjamin, the chairman relies on your brevity and conciseness.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as usual I will be.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Gentlemen, thank you for your brief. I sense here that while you are all for the free-enterprise system, you do not want an unfettered one. What you are really saying is, we are going to need a fairly large measure of a regulated free enterprise system in transportation.

If you are fully in support of freedom to move, you cannot have it both ways. If you are fully in support of *Freedom to Move* and a deregulated environment, now that is unfettered free enterprise. They will have a right to merge, make acquisitions, go bankrupt, monopolize, come in and leave whenever they feel like it, and it is inevitable that you will lose your jet service, and you will add three, four, five fly-by-night

[Translation]

de service qu'ils jugeront adéquat; et si nous n'en sommes pas satisfaits, ce sera à nous d'essayer d'attirer d'autres transporteurs à notre aéroport. Si les grandes compagnies ont pour politique de prendre des parts majoritaires dans tous les petits transporteurs, nous ne saurons plus vers qui nous tourner. Nous risquons de nous trouver dans une situation comme celle qu'ont mentionnée les gens de Corner Brook, qui doivent dépendre de King Airs, ce qui n'est pas du tout satisfaisant pour le genre de trafic que nous avons.

C'est vrai également du système de transport routier. La réglementation actuelle des transports routiers est telle que le transport des marchandises d'est en ouest, sur l'Île, est presque exclusivement réservé à quelques grandes entreprises, qui prennent nos chargements quand bon leur semble, quand cela les arrange et qu'ils ont la place. Si vous voulez envoyer des marchandises dans une petite ville sur le trajet, vous devez attendre que l'un des grands transporteurs ait la place et le temps d'emmener vos marchandises dans une grande ville, ou des petits transporteurs ont des licences pour le transport entre les petites villes. Il n'est pas rare que des marchandises nous soient expédiées de Saint-Jean par rail ou par route. Si elles viennent par rail, nous devons attendre qu'il y en ait assez pour remplir un wagon. Les marchandises arrivent ensuite à Deer Lake puis à Corner Brook, qui est 50 kilomètres plus loin, après avoir traversé notre ville. Nous devons attendre que le transporteur licencié pour le transport entre Corner Brook et Deer Lake puisse nous les acheminer. Il faut souvent compter 10 jours à 2 semaines pour couvrir une distance de 450 milles.

Et cela est vrai de l'ensemble des transports routiers. Les marchandises sont acheminées vers Corner Brook, et nous devons ensuite attendre que quelqu'un nous les ramène. Si vous avez la malchance d'avoir une fabrique sur l'île de Terre-Neuve, et si vous voulez expédier vos marchandises, vous ne pouvez pas obtenir de permis pour le faire vous-même. Vous devez attendre qu'une autre entreprise puisse le faire pour vous.

M. Tobin: Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur. Merci, monsieur Tobin. Monsieur Benjamin, le président compte sur votre brièveté et votre concision.

M. Benjamin: Monsieur le président, comme d'habitude.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Messieurs, je vous remercie de votre exposé. J'ai l'impression que vous êtes tous en faveur de la libre-entreprise, mais pas sans restriction. Ce que vous dites en fait, c'est que dans le secteur des transports, la libre-entreprise devra être réglementée dans une assez large mesure.

Vous ne pouvez jouer sur deux tableaux en même temps. Si vous appuyez pleinement *Aller sans entraves* et si vous êtes pour un secteur déréglementé, vous aurez véritablement une situation de libre-entreprise. Il y aura des fusions, des prises de contrôle, des faillites, des monopoles, des entrées et sorties à volonté, et vous perdrez inévitablement votre service jet, qui sera remplacé par trois, quatre, cinq transporteurs irresponsa-

[Texte]

operators in and out of Deer Lake, taking turns going broke. Fractionalizing a small market into a number of companies is economic suicide, is it not? Is this not all in the cards in an unregulated regime?

Dr. Bloom: I think you have pointed out the crux of the problem we have in dealing with a document like this. We have both positive and negative views. Our feeling was that there is no point in sitting on the fence and expressing both points of view, without tendering an opinion.

This document represents a philosophy, and a philosophy is just that. The application of the philosophy is the important issue. When it comes to the principle of deregulation, as applied to the majority of Canadians, I think it will work very well. What we are saying is that there is a minority of Canadians affected by this legislation, where it may not work so well.

We are prepared to support deregulation if it works, but we want to be sure we are protected in the legislation if it does not, because if it does not work for us and does work for everybody else, it means we are left out in the cold.

• 1110

Mr. Benjamin: Would you think there would be a tendency that the areas in Canada such as yours—and there are many of them—would, even with safeguards in the legislation . . . when you have one regime in the large market lucrative routes by any mode of transportation in the deregulated environment, and yours becomes a regulated one—or it is being subsidized because there will be no room for cross-subsidization? It sort of sounds as if the reverse has been going into place here; socialism for the big areas and free enterprise for the small. Are you not caught in a terrible dilemma?

Many places in the United States larger than yours lost their jet service. You not only have to change planes now, you have to change airlines two or three times if you are going any distance.

Dr. Bloom: My response to that would be, we are who we are. We recognize that we are a small population and we realize our economic base is very small and our relative contribution to the economy of this country is small. We also recognize that we have a right to be where we are and we have a right to benefits which other Canadians have.

I am speaking more personally than on behalf of the chamber here, because perhaps this was not something we covered in depth. But my feeling is we have a contribution to make to this country and in order for us to make that contribution, we must be dealt with as fairly and equitably as anybody else in the country.

If the policy of the government is to eliminate all areas in the country which are not profit-making, then certainly the ignoring of their special needs is one way to go about it. But I do not believe that is the intention of the government and I do

[Traduction]

bles qui feront faillite l'un après l'autres. Partager un petit marché entre plusieurs compagnies, c'est du suicide économique, n'est-ce pas? N'est-ce pas ce que nous réserve la déréglementation?

M. Bloom: Je crois que vous avez très bien fait ressortir le problème que nous pose un document comme celui-ci. Nos réactions sont à la fois positives et négatives. Nous avons jugé qu'il n'était pas très utile de rester assis entre deux chaises, d'exprimer les deux points de vue, sans prendre partie.

Ce document expose une philosophie, et la philosophie reste théorique. C'est l'application des principes qui compte. Et je pense que le principe de la déréglementation sera très positif pour la majorité des Canadiens. Nous rappelons simplement que pour une minorité de Canadiens, cette nouvelle loi pourrait bien être moins avantageuse.

Nous sommes prêts à appuyer la déréglementation si elle est efficace, mais nous voulons nous assurer que, dans le cas contraire, la loi nous offre une protection, car si la déréglementation n'est pas bonne pour nous et qu'elle est bonne pour tous les autres, nous n'aurons aucun recours.

M. Benjamin: Pensez-vous que la tendance serait que les régions du Canada comme la vôtre—et elles sont nombreuses—seraient, en dépit des mesures de protection prévues par la loi . . . Vous auriez alors un régime pour les routes lucratives des grands marchés par n'importe quel mode de transport en contexte de déréglementation, alors que le vôtre serait réglementé . . . Ou est-il subventionné parce qu'il n'y a plus de place pour l'interfinancement? Il semble que c'est plutôt le contraire qui se produit ici: socialisme pour les grandes régions et libre entreprise pour les petites. N'êtes-vous pas enfermé dans un dilemme terrible?

De nombreuses villes des États-Unis plus grandes que la vôtre ne sont plus desservies par les avions à réaction. Maintenant, il faut non seulement changer d'avion, mais aussi changer deux ou trois fois de ligne aérienne si la destination est le moins éloignée.

M. Bloom: Nous sommes ce que nous sommes. Nous reconnaissons que notre population est petite, notre base économique, très restreinte, et notre contribution relative à l'économie du pays, faible. Nous reconnaissons aussi que nous avons le droit d'être où nous sommes et que nous avons droit aux mêmes avantages que les autres Canadiens.

Je parle davantage pour moi-même qu'au nom de la Chambre, car c'est peut-être là une chose dont nous n'avons pas discuté de façon approfondie. Je crois que nous avons quelque chose à apporter au pays, et pour que nous puissions le faire, il faut qu'on nous traite de façon juste et équitable, comme n'importe quel autre groupe de Canadiens.

Si le gouvernement a pour politique d'éliminer toutes les régions du pays qui ne sont pas rentables, il peut certes y arriver en fermant les yeux sur leurs besoins spéciaux. Mais je ne crois pas que ce soit là l'intention du gouvernement et je ne

[Text]

not believe the people who live in these areas will allow them to do so.

The reason I am here today is to express our concern that we should be protected in some way under the proposed legislation. I have not the expertise to suggest exactly the method which should be used, but I intend—and my chamber intends and the town intends and the region intends—to keep a very close eye on what is happening here and to be absolutely sure our interests are looked after under the proposed legislation.

Mr. Benjamin: One of the ways of a community to attract businesses and industry, large or small—one of the prerequisites is for the community to be well served in transportation. Is it not also inevitable under deregulation that it is going to be more difficult for isolated or smaller communities to attract new business, new industry or manufacturing and processing, because of the inadequacy of an air service or a trucking service?

Dr. Bloom: This is true to some extent, but it depends on what you are trying to sell. One of Newfoundland's greatest problems is that it really has not made use of its resources, and there is a large movement now to make use of those resources.

There is considerable prospecting going on. There is the possibility of a very large mining operation being set up nearby. We have also been looking at marketing our airport from the point of view of freight haulage—again, looking at fresh fish—but there are also other possibilities.

We have a tremendous potential for tourism. We have the most beautiful park; we have the most attractive scenery in Newfoundland and probably in Atlantic Canada; we have an excellent skiing facility in Corner Brook—but we have a marketing problem. The correct moves have not been made in the past to market this correctly. The moves are currently being made in order to do so and for us to derive some benefit from this, we must have a transportation system that works.

I would emphasize that working on such a principle, the very fact that we are trying to market it and we are trying to attract people to the area should work with deregulation. The fact that more people want to travel on the routes and that we are able to set up and have special flights to accommodate ski parties and such-like will increase the business at the airport.

At the same time, the Ministry of Transport is restructuring their MOT as it applies to the management of airports, and it has already been expressed to us by the airport manager that they are very interested in selling the airport. As a chamber, we are very interested in picking up on that. We want to see the whole area turned into profit, but without a good transportation system there is no way we can do it.

[Translation]

crois pas que les personnes qui vivent dans ces régions le laisseront faire.

Si je suis là aujourd'hui, c'est pour exprimer nos préoccupations au sujet de la protection que la loi proposée devrait nous assurer. Je ne suis pas compétent pour proposer exactement la méthode qu'il faudrait utiliser, mais j'ai l'intention, tout comme la Chambre et la ville et la région, de surveiller de près ce qui se passe ici et de nous assurer à tout prix que la loi proposée protégera nos intérêts.

M. Benjamin: Une façon pour une collectivité d'attirer les entreprises et les industries, grandes ou petites... Une des conditions préalables est que la collectivité soit bien desservie par les réseaux de transport. N'est-il pas inévitable également, dans le cadre de la déréglementation, qu'il soit plus difficile pour les collectivités isolées ou petites d'attirer de nouvelles entreprises, de nouvelles industries manufacturières et de transformation ou autres, à cause de la mauvaise qualité du service aérien ou routier?

M. Bloom: C'est vrai dans une certaine mesure, mais cela dépend de ce que vous essayez de vendre. Un des plus grands problèmes de Terre-Neuve est qu'elle n'a pas réellement exploité ses ressources. Et il existe maintenant un mouvement fort en vue de l'utilisation de ces ressources.

À l'heure actuelle, il y a des activités d'exploration assez importantes. Il se peut qu'on mette sur pied non loin d'ici une très importante exploitation minière. Nous avons aussi étudié la possibilité de commercialiser les capacités de transport de fret de notre aéroport—encore une fois, nous explorons de nouvelles avenues—mais il y a aussi d'autres possibilités.

Nous avons un potentiel touristique extraordinaire. Nous avons le plus beau parc; nous avons les plus attrayants paysages de Terre-Neuve et probablement de toutes les provinces de l'Atlantique; nous avons d'excellentes pistes de ski à Corner Brook—mais nous avons un problème de commercialisation. Nous n'avons pas, dans le passé, fait ce qu'il fallait pour bien commercialiser ces atouts. À l'heure actuelle, nous faisons le nécessaire, mais pour tirer certains avantages de ces ressources, nous devons avoir un réseau de transport qui fonctionne bien.

Je voudrais souligner qu'en partant de ce principe, le fait même que nous tentons de commercialiser nos installations et que nous essayons d'attirer des gens vers la région devrait aller de pair avec la déréglementation. Le fait qu'un plus grand nombre de personnes veulent utiliser les routes et que nous sommes capables d'organiser et d'offrir des vols spéciaux pour les groupes de skieurs ou autres augmentera l'achalandage de l'aéroport.

En même temps, le MDT est en train de restructurer les fonctions qui s'appliquent à la gestion des aéroports, et le directeur de l'aéroport nous a déjà confié que le ministère souhaiterait bien vendre l'aéroport. En tant que Chambre de commerce, cela nous intéresse vivement. Nous voulons que toute la région devienne rentable, mais à moins d'un bon réseau de transport, cela est impossible.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

Mr. Mantha: On page 2 you say:

We would like to be assured that the public travelling through our airport is protected by a guaranteed minimum service.

What are you getting now? Are you getting once-a-day or twice-a-day? I am surprised that you are actually ... with a little town of 5,000, you must be fortunate to be getting jet service into your area.

Dr. Bloom: We are a town of 5,000, but we serve a much larger area. We serve the entire Northern Peninsula of Newfoundland. We carry a large proportion of the travelling public through from Corner Brook as well as points up to 100 or 150 miles east of us.

The point about the level of service is that at the moment we have a level of service which frankly is quite well tailored to the type of traffic that goes through. It is certainly improved by the addition of the turbo-prop service. The nature of the service provided by the jet carrier is related to the type of aircraft they have. It is a problem for jet aircraft to cover the smaller routes, because they burn a lot of fuel getting up to height and then they glide down again. That is an uneconomic way to operate a jet. We envision that the service will change and that the jet will carry us over the longer routes, such as Deer Lake-Halifax, and the turbo-props will serve not only the present communities but a number of other communities which are in the process of having small runways built.

We also carry a fair amount of traffic to Labrador. Labrador in particular, I note, is not represented here. They are one of these peoples who rely entirely on an air service to eat. After freeze-up there is no other way to get into these communities. If they do not have a reasonable level of air service, they are just not going to be able to get their supplies in. At the moment most of the supplies are carried by coastal boats. If you want fresh fruit or fresh meat or any perishables, they have to be flown in.

Mr. Mantha: Do the airlines get grants?

Dr. Bloom: The government covers a lot of it at the moment.

Mr. Mantha: Are they huge subsidies?

Mr. Tobin: No.

Dr. Bloom: I do not know the level of subsidization at the moment.

I should also note that one of the turbo-prop airlines has applied for a licence to supply a lot of the coastal Labrador towns, and I imagine they will be mixing freight with passenger service on those runs.

M. Mantha: À la page 2, vous dites:

Nous voulons être assurés que les personnes en transit dans notre aéroport aient la garantie d'un service minimum.

Qu'avez-vous présentement? Un vol une ou deux fois par jour? Cela me surprend ... Pour une petite ville de 5,000 personnes, vous en avez de la chance d'avoir des avions à réaction dans votre région.

M. Bloom: Notre ville ne compte que 5,000 habitants, mais nous desservons une région beaucoup plus grande. Nous desservons l'ensemble de la péninsule nord de Terre-Neuve. Nous transportons une grande proportion du public voyageur arrivant de Corner Brook et d'autres endroits situés à 100 ou 150 milles à l'est.

Le point que nous voulons faire ressortir, c'est qu'à l'heure actuelle, le niveau de service est franchement assez bien adapté à notre genre de trafic aérien. Il est certainement amélioré par l'ajout du service par avion à turbopropulseur. La nature du service assuré par les avions à réaction est fonction du type d'avion. Il est difficile pour les avions à réaction de desservir les routes moins longues, car il faut beaucoup de carburant pour prendre de l'altitude, puis amorcer presque tout de suite la descente. Ce n'est pas une façon rentable d'exploiter un avion à réaction. Nous prévoyons que le service changera et qu'on utilisera les avions à réaction pour les routes plus longues, comme le trajet Deer Lake-Halifax, et que les avions à turbopropulseur desserviront non seulement les localités actuelles, mais un certain nombre d'autres localités qui sont en train de construire de petites pistes d'atterrissage.

Nous avons aussi un trafic considérable à destination du Labrador. Je note que le Labrador, en particulier, n'est pas représenté ici. C'est une des régions du pays qui est totalement à la merci du service aérien pour sa subsistance. Après le gel, il n'y a pas d'autres façons d'atteindre ces localités. Si elles n'ont pas un niveau raisonnable de service aérien, il leur sera impossible de s'approvisionner. En ce moment, la plupart des provisions sont transportées par caboteurs. Mais les fruits frais ou la viande fraîche et les autres denrées périssables doivent être transportées par avion.

M. Mantha: Les compagnies aériennes ont-elles des subventions?

M. Bloom: Le gouvernement subventionne une bonne partie des activités à l'heure actuelle.

M. Mantha: Ces subventions sont-elles énormes?

M. Tobin: Non.

M. Bloom: Je ne connais pas le niveau des subventions à l'heure actuelle.

Je voudrais faire remarquer qu'une des lignes aériennes utilisant les avions à turbopropulseur a demandé un permis pour approvisionner un grand nombre des villages côtiers du Labrador. Je suppose qu'elle combinera le transport de fret et le transport de personnes sur ces vols.

[Text]

Mr. Mantha: How are your fares, or rates? Are they considered high? The reason I ask this is if they are getting subsidies and if they are just the one airline going in, there is a possibility in deregulation there would be competition. If government is to subsidize, I am for having two pricing or three bidding on it, to give the guaranteed service so that the taxpayers . . . we are tired of subsidizing everything. I think it is only fair that it should be thrown out to the lowest tender, before they receive the subsidy. That is competition.

Dr. Bloom: The problem with perishables is that their cost compared with their weight is quite different. If you want to carry a load of oranges up to Labrador, you end up paying \$2 an orange because they take up a lot of volume and they are quite heavy. So it is a little difficult to see how exactly that would fit into a regular service. There would obviously have to be some compensation to allow them to carry such goods at affordable rates. I know already . . .

Mr. Mantha: Is that the same carrier that is doing it now?

Dr. Bloom: I think so.

Mr. Mantha: Then they would be in the competition for the lowest tender for the subsidy.

Dr. Bloom: Yes.

Mr. Mantha: The format would be there.

I think you mentioned a while ago, if I am correct, that you might have to stay over two nights to do a day's work in a certain area. I am surprised . . . you are catching me in two ways there.

• 1120

On the one hand you are criticizing that you are staying in an area for two nights to do one day's work, and you seem to be satisfied with the service you are getting. You are scared about losing service. I do not think you should be scared of losing a service. By putting bids out for the service you are going to get better hours. Like now, every time you get up at 6 a.m. and you have to be there and you have to be here . . . I mean, they were doing you one heck of a favour when the contract was given to this airline, for example.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, on a point of information, there is no subsidy paid to the airline.

Mr. Mantha: You told me a while ago there was.

Mr. Tobin: No, there is not.

Mr. Mantha: Then was it not open to competition or they just go after the one airline. I come from a remote area as well, and we are in the same position. I come from an area of 5,000, and it does the whole north on the run. Basically, you have to get up at 6 a.m. because CP said . . . They said you have to service that area. It was forced upon us. In other words, here, do as you like.

[Translation]

M. Mantha: Comment sont vos tarifs? Sont-ils élevés? Si je vous le demande, c'est que si cette ligne aérienne obtient des subventions et qu'elle est la seule à assurer le service dans la région, la déréglementation pourrait bien amener de la concurrence. Si le gouvernement doit subventionner le transport aérien, je serais en faveur d'un appel d'offres, pour garantir le service afin que les contribuables . . . Nous en avons marre de tout subventionner. Je crois qu'il serait juste d'accorder le permis au moins-disant, avant d'offrir la subvention. C'est cela, la concurrence.

M. Bloom: Le problème dans le cas des denrées périssables, c'est qu'il n'y a aucun rapport entre leur coût et leur poids. Transportées jusqu'au Labrador, les oranges finissent par coûter deux dollars chacune parce que ce fruit prend beaucoup de place et est assez lourd. Il est donc assez difficile d'imaginer comment on pourrait intégrer le transport des oranges à un service régulier. De toute évidence, il faudrait indemniser les compagnies aériennes d'une façon quelconque pour leur permettre de transporter des denrées de ce genre à prix abordables. Je sais déjà que . . .

M. Mantha: Est-ce qu'il s'agit du même transporteur que celui qui assure le service présentement?

M. Bloom: Je crois que oui.

M. Mantha: Alors, il aurait à faire face à la concurrence et faire la soumission la moins élevée pour obtenir la subvention.

M. Bloom: Oui.

M. Mantha: La formule serait là.

Je crois que vous avez mentionné plus tôt qu'il se pourrait que vous ayez à rester deux nuits pour faire le travail d'une journée dans une certaine région. Cela m'étonne . . . Vous m'avez de deux façons, là.

D'une part, vous vous plaignez de devoir passer deux nuits dans le même coin pour faire le travail d'une journée, et d'autre part, vous semblez satisfait du service que vous avez. Vous avez peur de perdre des services. Je ne crois pas que cela doive vous préoccuper. En faisant un appel d'offres pour le service, vous allez obtenir un meilleur horaire. Comme maintenant, chaque fois que vous vous levez à 6 h et que vous devez être là-bas et que vous devez être ici . . . Ce que je veux dire, c'est qu'ils vous ont fait toute une faveur en adjugeant le contrat à cette compagnie aérienne, par exemple.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais signaler qu'aucune subvention n'est versée à la compagnie aérienne.

M. Mantha: Vous m'aviez dit plus tôt qu'on en versait une.

M. Tobin: Non, il n'y en a pas.

M. Mantha: Alors il n'y a pas eu de concurrence, ou ils ne demandent qu'à une seule compagnie aérienne d'assurer le service. Je viens, moi aussi, d'une région isolée, et nous sommes dans la même situation. Il y a 5,000 personnes dans ma région, et la ligne aérienne dessert tout le Nord. Au fond, vous devez vous lever à 6 heures parce que le CP a dit . . . Ils ont dit qu'il

[Texte]

Dr. Bloom: Before we had an alternate service, when we just had the single jet carrier, the schedules would constantly be changed. One day we would be able to fly at 7.30 in the morning to St. John's and return at 5.30 in the evening; then they changed the schedule and we could not go until 1.30 in the afternoon and the return flight would also come back at 5 o'clock in the evening or 8 o'clock in the morning. It created all kinds of problems.

Now, with the benefit of some deregulation we have an alternate service. In fact, we have a very good service to St. John's. On the turbo prop service we are able to go in the morning and return in the evening. During the summer we are able to go there and get off the plane and come straight back again.

The question we might have is whether that level of service is going to be able to be maintained when they are flying a jet and two turbo prop services out of the airport. I do not know if we expect it, but there certainly is a possibility of some decay in the level of service we get, although we are hopeful there is sufficient traffic through our airport to maintain a profitable level of service for everyone.

The Vice-Chairman: Your time is up, Mr. Mantha. Gentlemen, Dr. Bloom and Mr. McCarthy, thank you very much for your brief; it is now part of the record. We thank you for your very interesting and informative answers. Thank you.

The Chairman: I would like to go now with the Atlantic Provinces Chamber of Commerce. Appearing for the Atlantic Provinces Chamber of Commerce is Mr. Des Brisay and Jeanne Geldart, its president. So welcome to the table. We have your brief, which has been circulated to members and is part of the record and has been given to our staff. If you could give us an overview, then we could start with questions and answers.

Ms Jeanne Geldart (President, Atlantic Provinces Chamber of Commerce): Thank you very much, Mr. Chairman and members of the committee. The Atlantic Provinces Chamber of Commerce welcomes the opportunity to participate in these hearings. We will summarize our major recommendations. I will introduce the first part of our presentation and then Mr. Des Brisay will conclude and we will then answer questions. We are just having our brief circulated now, I see.

The Chairman: We all saw your brief; it was circulated earlier this morning.

Ms Geldart: Thank you. The Atlantic Provinces Chamber of Commerce is a federation of the four Atlantic Provinces' Chambers of Commerce and 60 community Chambers of Commerce and boards of trade. Collectively, we represent over 12,000 businesses in Atlantic Canada. The chamber is proud of its mandate to promote through its members the progress and development of Atlantic communities and to make them

[Traduction]

faut desservir cette région. On nous y a obligés. En d'autres termes, faites ce que vous voulez.

M. Bloom: Avant que nous ayons un autre service, lorsque nous n'avions qu'un seul transporteur à avions à réaction, les horaires changeaient tout le temps. Une journée, nous pouvions décoller à 7h30 à destination de Saint-Jean et revenir à 17h30; puis, la compagnie modifiait l'horaire et nous ne pouvions pas décoller avant 13h30 et le vol de retour partait à 17 heures ou à 8 heures le lendemain matin. Cela créait toutes sortes de problèmes.

Maintenant, grâce à une certaine déréglementation, nous avons un autre service. De fait, nous avons un très bon service à destination de Saint-Jean. Grâce au service assuré par les avions à turbopropulseur, nous pouvons partir le matin et revenir le soir. Pendant l'été, nous pouvons nous y rendre, descendre de l'avion et revenir tout de suite.

Nous nous demandons s'il sera possible de maintenir ce niveau de service lorsqu'il y aura un service à réaction et deux services par avions à turbopropulseur partant de l'aéroport. Je ne sais pas si nous nous y attendons, mais il est certainement possible qu'il y ait une certaine dégradation du service, bien que nous croyions qu'il y a suffisamment de trafic à notre aéroport pour maintenir un niveau de service rentable pour tous.

Le vice-président: Votre temps est écoulé, monsieur Mantha. Messieurs, docteur Bloom et monsieur McCarthy, merci beaucoup de votre mémoire; il est maintenant au compte rendu. Nous vous remercions de vos réponses intéressantes et instructives. Merci.

Le président: Je voudrais maintenant entendre les représentants de la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique. M. Des Brisay et M^{me} Jeanne Geldart, présidente, comparaissent pour la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique. Alors, bienvenue à la table. Nous avons votre mémoire, que nous avons fait circuler parmi les membres et qui fait maintenant partie du compte rendu. Il a été remis à notre personnel. Si vous voulez bien nous en donner un aperçu, nous pourrions ensuite passer aux questions et réponses.

Mme Jeanne Geldart (présidente, Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique): Merci beaucoup, monsieur le président et membres du Comité. La Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique est heureuse d'avoir l'occasion de participer à ces audiences. Nous résumerons nos principales recommandations. Je ferai une introduction à la première partie de notre présentation, puis M. Des Brisay terminera. Ensuite, nous répondrons à vos questions. Je vois qu'on est en train de faire circuler notre mémoire.

Le président: Nous l'avons tous vu; on l'a fait circuler plus tôt ce matin.

Mme Geldart: Merci. La Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique est une fédération des quatre chambres de commerce des provinces de l'Atlantique et de 60 chambres de commerce locales. Nous représentons plus de 12,000 entreprises dans les provinces de l'Atlantique. La Chambre est fière de son mandat, qui est de promouvoir, par l'intermédiaire de ses membres, le progrès et le développement

[Text]

better places in which to live and work. We feel we represent a good cross-section of the business community of Atlantic Canada and that our views are supportive of their positions.

We view transportation as one of the most important issues of the decade. We know the proposals for economic regulatory reform in the transportation sector are one of the most critical issues you have before you today. We want you to know that APCC endorses the basic thrust of the *Freedom to Move* document. We concur with the guiding principles that were outlined in the letter Mr. Mazankowski presented at the beginning of the document.

• 1125

That being said, however, we also know that a deregulated transportation environment will not be enjoyed equally throughout all parts of Canada. Atlantic Canada is one region where the benefits will be unevenly distributed.

For this reason, we were very encouraged when we noted that the First Ministers outlined, as one of their Nine Principles for Regional Economic Development, a very strong support in Principle Nine for transportation as a key to regional economic development. All regions of Canada are highly sensitive to the use of transportation as an instrument of economic development, and we maintain that Atlantic Canada is particularly sensitive.

We also support very strongly the position that you have already received from the Atlantic Provinces Transportation Commission, which you heard yesterday morning. The submission pointed out very succinctly that companies whose home base is in Atlantic Canada have been the providers of the best long-term employment opportunities for Atlantic Canadians. Since many of these companies are not large by Canadian standards, they still face a freight cost barrier in reaching markets of sufficient size to permit economies of scale. For this reason, we support the Atlantic Provinces Transportation Commission's recommendations, and we will not repeat these before you today.

We also recognize that APTC does not deal with the specific area of air transportation. The recommendations in our brief deal more specifically with this area. I will leave it to Mr. Des Brisay to enunciate our position there.

Mr. R.B. Des Brisay (Chairman-Elect, Atlantic Provinces Chamber of Commerce): Thank you, Mr. Chairman. I am also the Past-President of the Moncton Chamber of Commerce and Chairman of a special committee of the Moncton Chamber of Commerce called the Passenger Transportation Task Group. The objective of this group over the last couple of years has been to try to obtain superior air service for Moncton.

[Translation]

des collectivités de l'Atlantique et d'en faire de meilleurs endroits où vivre et travailler. Nous croyons que nous sommes représentatifs du monde des affaires des provinces de l'Atlantique et que nos avis traduisent ses positions.

Selon nous, le transport est l'une des plus importantes questions de la décennie. Nous savons que les propositions de réforme de la réglementation économique dans le secteur des transports comptent parmi les problèmes les plus critiques dont vous soyez saisis aujourd'hui. Nous tenons à vous assurer que la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique appuie les principes de base du document «Aller sans entraves». Nous sommes d'accord sur les principes directeurs ébauchés dans la lettre de M. Mazankowski au début du document.

Ceci dit, toutefois, nous savons aussi que les bienfaits d'un milieu déréglementé pour les transports ne se feront pas sentir uniformément dans toutes les régions du Canada. Les provinces de l'Atlantique sont une région où les avantages ne seront pas répartis également.

Pour cette raison, nous avons été très encouragés lorsque nous avons remarqué que les premiers ministres ont indiqué, dans le dernier de leurs neuf principes pour le développement économique régional, un très fort appui pour le transport comme clef du développement économique régional. Toutes les régions du Canada sont très sensibles au transport comme instrument de développement économique, et nous soutenons que les provinces de l'Atlantique y sont particulièrement sensibles, elles aussi.

Nous appuyons aussi sans réserve la position dont vous a déjà fait part hier matin la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Le mémoire faisait ressortir très succinctement que les compagnies ayant leur siège social dans les provinces de l'Atlantique ont fourni les meilleures occasions d'emploi à long terme pour les Canadiens de cette région. Puisqu'un grand nombre de ces compagnies ne sont pas grosses selon les normes canadiennes, elles butent encore à un obstacle, sous forme du coût du fret, pour atteindre des marchés suffisamment grands pour permettre des économies d'échelle. Pour cette raison, nous appuyons les recommandations de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, que nous ne vous rappellerons pas aujourd'hui.

Nous reconnaissons aussi que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique ne traite pas du domaine particulier du transport aérien. Les recommandations de notre mémoire portent plus particulièrement sur ce domaine. M. Des Brisay expliquera notre position à cet égard.

M. R.B. Des Brisay (président élu, Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique): Merci, monsieur le président. Je suis aussi le président sortant de la Chambre de commerce de Moncton et le président d'un comité spécial de la Chambre de commerce de Moncton appelé le Groupe de travail sur le transport des personnes. L'objectif de ce groupe au cours des deux ou trois dernières années a été d'essayer d'obtenir un service aérien de qualité supérieure pour la ville de Moncton.

[Texte]

The Atlantic Provinces Chamber of Commerce agrees in basic principle with the objectives outlined in *Freedom to Move*. We agree with it as a concept. We do, however, take issue with some specific details.

One of those is the aspect in *Freedom to Move* which deals with the option of a carrier to exit certain routes. We feel there should be regulation of this aspect of it. The paper makes an assumption that there will be numerous carriers seeking to participate in all markets. We dispute it and feel that, particularly in areas of less population density and less business activity, there should be some regulation with regard to exit, specifically exit control.

With this in mind, we suggest the new regulatory agency proposed in the paper should be required to approve all market exit of air carriers. We feel, because there is total availability to enter into a market and restricted availability to leave it, in order to accommodate the carriers who go in and cannot get out there should be a subsidy program made available to carriers who can justify the requirement for subsidy. This justification should be made to the regulatory agency.

This subsidy can come from a number of sources, but it should come from the users, according to the user-pay concept. We are suggesting that there are a number of ways of doing it. For example, there could be a new tax on all carriers where the more densely populated city payers would generate a pool of funds to be used in the less densely populated areas, the less profitable routes. There are other ways of doing it. We suggest perhaps adjusting landing fees at smaller airports and the like.

Any weakening of the transportation system, the air transportation for smaller business communities, will have a serious negative impact on those communities. We feel deregulation may, indeed, be a very good thing for the larger communities in Atlantic Canada. I can only speak for the Atlantic area. Communities such as Halifax and St. John's, Newfoundland, may gain from total deregulation. Communities such as Moncton, Charlottetown, Saint John, Fredericton and Sydney can only lose, and we are very concerned about that.

[Traduction]

La Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique est d'accord en principe sur les objectifs d'*Aller sans entraves*. Nous sommes d'accord sur le concept. Toutefois, nous sommes en désaccord sur certains détails particuliers.

Un de ces points est l'option dont dispose un transporteur de cesser de desservir certaines routes. Nous croyons qu'il faut une réglementation à cet égard. Le document suppose que de nombreux transporteurs tâcheront d'être présents sur tous les marchés. Nous ne partageons pas cet avis. Nous croyons plutôt qu'il faudrait instituer, surtout pour les régions où la population est moins dense et l'activité commerciale moins importante, des règlements sur la sortie des marchés, régissant de façon particulière le contrôle de la sortie.

Par conséquent, nous proposons que le nouvel organisme de réglementation proposé dans le document ait notamment pour rôle d'approuver toutes les sorties des transporteurs aériens. Comme il serait possible d'entrer dans n'importe quel marché et qu'il y aurait des contrôles de sortie, nous croyons qu'il y aurait lieu d'établir un programme de subventions, à l'intention des transporteurs qui entrent dans un marché et qui ne peuvent en sortir, sous réserve d'une justification du besoin. Cette justification serait à faire auprès de l'organisme de réglementation.

La subvention pourrait venir d'un certain nombre de sources, mais elle devrait venir des utilisateurs, suivant le concept de l'utilisateur-payeur. Nous croyons qu'il y aurait plusieurs façons de procéder. Par exemple, on pourrait imposer une nouvelle taxe à tous les transporteurs, de sorte que les payeurs de villes plus peuplées fourniraient des fonds à affecter aux régions moins peuplées, pour les routes moins rentables. Il y a d'autres façons de procéder. Il serait peut-être possible de rajuster les droits d'atterrissage aux petits aéroports.

Tout affaiblissement du réseau de transport aérien pour les petites localités commerciales aura de graves retombées négatives sur ces localités. Nous pensons que la déréglementation peut, en effet, se révéler fort avantageuse pour les grandes villes des régions de l'Atlantique. Je ne parle que des régions de l'Atlantique. Des villes comme Halifax et Saint-Jean (Terre-Neuve) peuvent tirer parti d'une déréglementation totale. Par contre, des villes comme Moncton, Charlottetown, Saint-Jean (N.-B.), Fredericton, et Sydney ont tout à perdre, et cela nous préoccupe beaucoup.

• 1130

Although it is not in our brief, I would like to go back to the first point on page 5 where we talk about the regulatory agency. It is proposed in *Freedom to Move* that this regulatory agency would report to the Minister. We think that is wrong. We think the regulatory agency should be completely separate, an independent agency, such as the CTC currently is. We feel that may be a good argument for saying that the CTC should be kept in place. Perhaps it should be—like the automobile manufacturers do—downsized and made more aerodynamic, but it should be kept independent. To leave the question of regulation and exit control to the winds of politics, as we are suggesting, is not satisfactory, in our opinion.

Bien qu'il ne figure pas dans notre mémoire, j'aimerais discuter de nouveau du premier point de la page 5, où il est question de l'organisme de réglementation. On propose, dans *Aller sans entraves* que cet organisme de réglementation relève du ministre, ce qui serait une erreur. Nous pensons que l'organisme du réglementation devrait être complètement distinct et indépendant, comme l'actuelle CCT. Selon nous, il s'agit là d'un bon argument en faveur du maintien de la CCT. Nous devrions peut-être—comme le font les constructeurs d'automobiles—réduire sa taille et le rendre plus aérodynamique, mais il faudrait avant tout conserver son indépendance. À votre avis, il ne suffit pas de laisser aux courants politiques la question de la réglementation et du contrôle de sortie.

[Text]

Thank you for this opportunity.

The Chairman: Thank you very much for giving us an overview of your brief.

Mr. Ouellet: I would like to ask the representative of the Atlantic Provinces Chamber of Commerce to explain their concluding paragraph on page 6 where they say that the chamber agrees with the basic thrust of deregulation in the air transportation industry. The previous page suggests a series of regulations. In fact, you suggest that there should be regulation to monitor market exit of air carriers. You also suggest that the regulatory body should look at a subsidy arrangement. All of your brief speaks in favour of keeping regulations or bringing in new regulations.

Certainly I have difficulties in understanding why you agree with the basic thrust of deregulations because you seem to understand that deregulation might have a very severe impact on smaller business centres.

Yesterday the Atlantic Provinces Economic Council was here, and they were very direct. They told us that they do not want deregulation. What they were asking for were reregulations. That is what they were suggesting.

Would it not have been simpler, more direct and more accurate for your Chamber of Commerce to come before us and tell us bluntly that you do not like what the government is proposing and that what you would like is something similar to what exists—it would probably mean some changes—but that you basically believe that for Canadian development, you need some regulation in the air industry.

Mr. Des Brisay: I think you may have misinterpreted what we are saying. We are saying that we believe in deregulation, except for one thing, and that is the ability to exit a market. Everything else should be deregulated.

The ability to enter a market, the ability to set fares and the type of aircraft to be flown, etc., should be totally wide open. Once you are in it, once you have made a commitment as a carrier to serve a market, you have to demonstrate why you should get out of it.

In order to protect the smaller communities, we have to come up with a compromise. There would be one element of regulation: once you are in it, you have to prove why you should get out. The regulatory agency would have the opportunity to tell you that you cannot get out and that they are prepared to give you a subsidy. Going back to public need and convenience, there is a need, and it should not be just tossed to the total free market, and we are concerned about that. We do not think there should be regulation throughout all aspects of it, just that one thing—exit.

Mr. Ouellet: You mean that you would be willing to accept anybody, under any circumstances, irrespective of safety

[Translation]

Merci pour cette occasion.

Le président: Merci beaucoup de nous avoir donné un survol de votre mémoire.

M. Ouellet: J'aimerais demander au représentant de la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique d'expliquer le paragraphe final, à la page 6, où l'on mentionne que la Chambre appuie l'orientation fondamentale de la déréglementation de l'industrie du transport aérien. À la page précédente, on propose la mise en oeuvre d'une série de règlements. En réalité, vous dites qu'il faudrait réglementer la sortie des transporteurs aériens. Vous dites également que l'organisme de réglementation devrait envisager la possibilité de subventions. Tout votre mémoire favorise le maintien des règlements ou l'introduction de nouveaux règlements.

En tout cas, j'ai de la difficulté à comprendre pourquoi vous appuyer l'orientation fondamentale de la déréglementation, puisque vous semblez croire que la déréglementation pourrait avoir des répercussions très graves sur les centres d'affaires de moindre importance.

Hier, nous avons reçu le Conseil économique des provinces de l'Atlantique, ses membres ont été très directs. Ils nous ont dit qu'ils ne voulaient pas de déréglementation, mais plutôt une nouvelle réglementation. C'est ce qu'ils semblaient indiquer.

N'aurait-il pas été plus simple, plus direct et plus exact que votre Chambre de commerce nous dise carrément qu'elle n'aime pas la proposition du gouvernement et qu'elle souhaite un système semblable à celui qui existe actuellement—à quelques changements près—mais qu'elle croit fondamentalement qu'une certaine réglementation de l'industrie aérienne est nécessaire au développement du Canada.

M. Des Brisay: Je pense que vous avez peut-être mal interprété nos propos. Nous disons et nous croyons à la déréglementation, à une exception près, c'est-à-dire la capacité de quitter un marché. Tous les autres aspects devraient être déréglementés.

La possibilité d'entrer sur un marché, d'établir les tarifs et le type d'avion à utiliser, etc., devrait être offerte à tous. Une fois sur le marché, une fois que le transporteur s'est engagé à desservir un marché, il doit justifier son éventuelle intention d'en sortir.

Pour protéger les petites localités, nous devons en arriver à un compromis. Il n'y aurait qu'un élément de réglementation: une fois sur le marché, le transporteur doit prouver qu'il doit vraiment en sortir. L'organisme de réglementation aurait la possibilité de lui dire qu'il n'en est pas question, mais que l'organisme est prêt à lui accorder une subvention. En ce qui concerne la commodité et l'intérêt publics, il existe un besoin, et il ne faut pas compter sur le marché libre pour le combler. C'est ce qui nous préoccupe. Nous ne pensons pas qu'il est nécessaire de réglementer tous les aspects du transport aérien, mais seulement celui de la sortie du marché.

M. Ouellet: Vous voulez dire que vous seriez prêt à accepter n'importe qui, en toutes circonstances, sans tenir compte des

[Texte]

procedures, of certain guarantees of being able to do the service for a period of time. What you are saying is, let anybody come in and indeed show that they cannot fly, and then the government will pick up the tab on behalf of the taxpayers of Canada. That is a very surprising position to be entertained by a chamber of commerce.

Mr. Des Brisay: If they are fit, willing and able—absolutely. They should be able to come in, and the payer deals with that.

Mr. Ouellet: Who will determine that they are fit, able and willing?

Mr. Des Brisay: The regulatory agency will. Is it not proposed that, as long as they are fit, willing and able, the regulatory agency would give a licence?

Mr Ouellet: All right. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I want to discuss, for a few moments, your fund for the air carrier subsidy. You lay out, in reasonable detail, how you perceive that money being raised. However, is it not an example of reinventing the wheel? Currently in terms of air, we already have in place cross-subsidization, where the passengers on the gravy runs, the Windsor to Montreal corridor, are paying, in effect, a higher price to fly those routes, in order that services can be provided by those same carriers to the less populated, the less dense parts of the country. We already have in place a mechanism, and the only government interference is in the entry and exit aspect of permission to fly the particular routes, where basically they are told: Well, if you want this run, you also have to provide this kind of service elsewhere. Does what you are proposing not have a higher bureaucratic cost in order to administer it, than what we have in place today?

Mr. Des Brisay: We perceive it as being, actually, quite a simple system. We do not agree with cross-subsidization because under the free market system you could conceivably have an air fare of \$19 between Montreal and Toronto if there is a whole lot of competition. That will not exist between Halifax and St. John's, Newfoundland, as an example, or between Halifax and Charlottetown.

There is no incentive for the carrier to cross-subsidize his routes under deregulation. The incentive is to withdraw the service if he is not making any money. What we are saying is: Cross-subsidization does not work. There has to be a pool of funds made available, and let us charge \$10 a ticket or whatever it has to be, to put into this pool to allow the regulatory agency to subsidize, where necessary, the less profitable carriers, less profitable routes.

Mr. Angus: Surely under the existing environment, the semi-regulated air industry or the regulated environment of a few years ago, that cross-subsidization was in fact working.

[Traduction]

procédures de sécurité et sans exiger certaines garanties d'aptitude à assurer les services en question sur une période donnée. Ce que vous dites, c'est qu'on doit laisser n'importe qui entrer sur le marché et prouver son incapacité d'assurer le service, après quoi le gouvernement devra payer la note au nom des contribuables canadiens. Voilà à une position fort surprenante pour une chambre de commerce.

M. Des Brisay: S'ils sont prêts, aptes et disposés—absolument. Ils devraient être en mesure de lancer leur service, et les contribuables feront leur choix en conséquence.

M. Ouellet: Qui déterminera s'ils sont prêts, aptes et disposés?

M. Des Brisay: L'organisme de réglementation. N'a-t-on pas proposé que, pourvu qu'ils soient prêts, aptes et disposés, l'organisme de réglementation leur délivrerait un permis?

M. Ouellet: Très bien. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. J'aimerais, pendant quelques instants, discuter de votre fonds de subventions pour les transporteurs aériens. Vous exposez, de façon raisonnablement détaillée, votre perception de la méthode utilisée pour recueillir ces fonds. Cependant, n'est-ce pas là un exemple de la roue réinventée? À l'heure actuelle, dans le transport aérien, nous avons déjà en place un système d'interfinancement, en vertu duquel les passagers qui empruntent les circuits rentables, comme le corridor aérien Windsor-Montréal, paient, en réalité, plus cher, de façon que les mêmes transporteurs puissent desservir les régions moins peuplées. Nous avons déjà un mécanisme en place, et le gouvernement n'intervient que pour autoriser l'entrée et la sortie des transporteurs qui veulent desservir des routes particulières. Fondamentalement, on les prévient que, s'ils veulent établir un circuit donné, ils doivent également assurer le même genre de service ailleurs. Votre proposition ne comporte-t-elle pas des frais d'administration plus élevés que le système actuellement en place?

M. Des Brisay: Le système que nous proposons nous apparaît assez simple. Nous sommes contre l'interfinancement parce que, sur un marché libre, il serait concevable de payer un tarif aérien de 19\$ pour aller de Montréal à Toronto si la concurrence est forte. Cela ne serait pas possible entre Halifax et Saint-Jean (Terre-Neuve), par exemple, ni entre Halifax et Charlottetown.

Sans réglementation, il n'existe aucune mesure pour inciter le transporteur aérien à interfinancer ses routes. Le transporteur a plutôt intérêt à éliminer un service peu rentable. Ce que nous voulons dire, c'est que l'interfinancement ne fonctionne pas. Il nous faut établir un fonds commun, auquel on verserait 10\$—peu importe la somme—par billet vendu afin de permettre à l'organisme de réglementation de subventionner, si nécessaire, les transporteurs aériens et les routes moins rentables.

M. Angus: Tout de même, dans l'environnement actuel, dans l'industrie du transport aérien à moitié réglementée ou dans

[Text]

Also, in your proposal, it is user pay, no question about it, but you say higher landing fees on more profitable destinations or significantly lower landing fees on less profitable destinations. You are building-in the very thing you are arguing against.

Mr. Des Brisay: I do not understand why you say we are building into it. What we are saying is that it might be advisable to charge \$1,000 to land an aircraft in Toronto and \$1 in Moncton. What is wrong with that?

Mr. Angus: Those costs are transferred back to the air passenger, so in effect, because of the higher fees, the air passenger at Toronto would be subsidizing the air passenger at a small airport.

Mr. Des Brisay: My point exactly.

• 1140

Mr. Angus: My point is that we already have that situation where the traveller from Toronto to Montreal is already paying a bit more so that the traveller out in Atlantic Canada can pay less because of the provision of service.

Mr. Des Brisay: But under deregulation there is no incentive for cross-subsidization.

Mr. Angus: That is part of my argument; maybe we should not be dealing with deregulation. But thank you anyway, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, thanks very much. I do not know what your premise is for that proposition you put to the witness that the traveller between Montreal and Toronto is paying more. Anyway, we will have our experts . . . Certainly, in our air transport a lot of the corridor routes—not the international routes, but the corridor routes—because of competition, there were bottom-line fares that were much more economical than the fares from Halifax to Montreal and Halifax to Toronto. Anyway, I do not want to argue with you because we are not supposed to argue with witnesses.

Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman. I have just a couple of questions. First of all, I think the thrust of the brief is the proper one. It is certainly the right attitude, I think, for a chamber to take. It does, I think, also echo some of the reservations we have seen from other groups that have presented in Atlantic Canada with regard particularly to the air industry.

When you talk about exit from the market, what would be the criteria for someone being allowed to exit? For example, are you looking at obviously availability of service, frequency, number of seats and so on? Share with us your thoughts about what would be the criteria for exit.

Mr. Des Brisay: I think the main concern is that adequate service is maintained at all times. We have given considerable

[Translation]

l'environnement réglementé d'il y a quelques années, l'interfinancement donnait de bons résultats.

Également, d'après votre proposition, c'est l'utilisateur qui doit payer la note, et j'en conviens, mais vous parlez de frais d'atterrissage plus élevés pour les destinations plus rentables ou de frais d'atterrissage considérablement moins élevés pour les moins rentables. Vous êtes en train d'intégrer à votre proposition le point même que vous contestez.

M. Des Brisay: Je ne comprends pas pourquoi vous dites que nous l'intégrons à notre proposition. Ce que nous disons, c'est qu'il pourrait être opportun de faire payer 1,000\$ pour poser un avion à Toronto et 1\$ à Moncton. Quel mal y a-t-il à cela?

M. Angus: Ces coûts sont reportés sur les voyageurs, de sorte que, en réalité, à cause des tarifs plus élevés, celui qui prend l'avion à Toronto subventionne celui qui part d'un petit aéroport.

M. Des Brisay: C'est exactement ce que je veux dire.

M. Angus: À mon avis, on retrouve ce problème-là dans les cas où un voyageur de Toronto à Montréal paie déjà un peu plus cher, pour qu'un voyageur des régions de l'Atlantique paie moins cher à cause du service.

M. Des Brisay: Mais, avec la déréglementation, l'interfinancement est inutile.

M. Angus: C'est ce que je soutiens; peut-être ne devrions-nous pas parler de déréglementation. Mais merci tout de même, monsieur le président.

Le président: Très bien, merci beaucoup. Je ne sais pas sur quoi vous vous appuyez pour dire au témoin que le voyageur de Montréal et Toronto paie plus cher. De toute façon, nos spécialistes . . . Assurément, lors de notre étude du transport aérien il y a deux ans, nous avons vu le contraire, soit que dans bon nombre des corridors aériens—non pas les routes internationales, mais les corridors—étant donné la concurrence, les tarifs étaient à leur niveau le plus bas et donc beaucoup plus économiques que les tarifs d'Halifax à Montréal et d'Halifax à Toronto. De toute façon, je ne veux pas me disputer avec vous, car nous ne sommes pas censés nous disputer avec les témoins.

Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président. Quelques questions seulement. Tout d'abord, je crois que l'orientation du mémoire est la bonne. À mon avis, c'est là certes l'attitude que doit adopter la Chambre. Il reflète aussi, il me semble, certaines des réserves dont nous ont fait part d'autres groupes de la région de l'Atlantique, particulièrement à l'égard du transport aérien.

Lorsque vous parlez de la sortie du marché, selon quel critère permettriez-vous à quelqu'un de sortir? Par exemple, pensez-vous nécessairement à la disponibilité des services, à la fréquence, au nombre de places et ainsi de suite? Dites-nous ce que serait pour vous un critère donnant droit de sortie.

M. Des Brisay: Je crois que le principal point dont il faut se préoccuper, c'est le maintien d'un service convenable en tout

[Texte]

thought to trying to look into the crystal ball for Moncton, in particular, because this has been my main concern, to try to look down the road five years from now to see what kind of service we might have in Moncton, as an example, under total deregulation. We can see a scenario developing and we can justify it—and I do not think I will take the time to go into the details of it at this time—whereby Moncton might have very little, if any, air service and Halifax would have very, very strong service. So we feel that, in order to allow Moncton, as an example, to maintain its objectives of being a business community, a business centre in Atlantic Canada, Moncton will have to have good air service, and it should not just be thrown completely wide open to the free enterprise system because of an obligation, I believe, of the rest of Canada, clearly established in the concepts of transfer payments, equalization, etc., to make sure communities like Moncton have adequate service.

So that should be the criterion: Is there adequate service? After a carrier exits, what is left? Is that adequate?

Mr. Cochrane: Okay. I think perhaps in the example you have used there may be a possibility of another carrier competing for western routes—let us say out of Moncton, for example—and with easy entrance into the market, it could make the existing carriers' operation less viable.

Mr. Des Brisay: Let us take a look at a hypothetical situation, then. Moncton is now served westbound by Air Canada only. Assume, in our hypothetical situation, that CP wanted to service that same route; also assume that neither one of them makes any money. At some time down the road, one of them would bow out. Now, that would still leave one left. Our main concern is that further on down the road, if the one who is left says they are not making enough money in serving Moncton to Montreal, as an example, that they would like to leave, under *Freedom to Move* all they would have to do is give 30 days' notice and they are gone. As far as we are concerned, that is not acceptable.

Mr. Cochrane: Okay. I think that is the clarification I was looking for: What do you consider adequate? If there is still service provided and there is not enough of a market for both, then obviously one can . . .

Mr. Des Brisay: Adequate does not mean we would fly Twin Otters from Moncton to Montreal. That is not adequate.

Mr. Cochrane: Okay. Do you see a role for DRIE to play? A number of the briefs have suggested that transportation be considered a key to economic development, and I know that a number of small commuter-type airlines have applied to the federal government for assistance, and it seems to be coming under DRIE. Do you see a role for them to play, interfacing with a regulatory agency in order to make sure you get *x* number of dollars if you provide a service and guarantee it for so many years?

[Traduction]

temps. Nous avons songé sérieusement à la possibilité de prédire l'avenir de Moncton, plus particulièrement, car il s'agit d'une question à laquelle je m'intéresse vivement, pour essayer de prévoir le genre de services qui y seront offerts dans cinq ans, par exemple, en régime de déréglementation totale. Nous pouvons voir prendre forme un scénario et le justifier—mais je ne vais pas entrer dans les détails à ce stade-ci—un scénario, donc, selon lequel Moncton risque de bénéficier de très peu de services de transport aérien, si tant est qu'il y en a, tandis qu'Halifax sera très très bien servie. Ainsi nous croyons que, pour que Moncton, par exemple, puisse maintenir ses objectifs et devenir une ville commerciale, un centre d'affaires de la région de l'Atlantique, elle devra avoir un bon service de transport aérien. Et, étant donné l'obligation du reste du Canada—établie clairement selon les concepts de paiements de transfert, d'égalité, etc.—nous ne devrions pas laisser uniquement à la libre entreprise la responsabilité de voir à ce que des collectivités telles que Moncton jouissent de service convenable.

Ainsi, le critère devrait être: Le service est-il convenable? Après la sortie d'un transporteur aérien, que reste-t-il? Est-ce convenable?

M. Cochrane: Très bien. Il me semble que, dans votre exemple, il est possible qu'un autre transporteur tente d'arracher les routes vers l'ouest—disons à partir de Moncton, par exemple—et puisse accéder facilement au marché, ce qui menacerait la viabilité des transporteurs existants.

M. Des Brisay: Voyons donc une situation hypothétique. Seule Air Canada offre des vols vers l'ouest en partance de Moncton. Mettons, dans notre exemple hypothétique, que CP désire desservir cette même route; mettons aussi que ni l'une ni l'autre ne réalise de profits. Après un certain temps, l'une des deux tirerait sa révérence. Mais il resterait encore un transporteur. Notre grande crainte, c'est qu'après encore un certain temps ce transporteur décide qu'il ne réalise pas suffisamment de profits sur la route Moncton-Montréal, par exemple, et qu'il désire l'abandonner. Alors, selon *Aller sans entraves*, il n'aurait qu'à donner un préavis de 30 jours et puis sortir du marché. À notre avis, cela est inacceptable.

M. Cochrane: Très bien. Je crois que c'est l'éclaircissement que je voulais: selon vous, qu'est-ce qui est convenable? Si l'on offre toujours un service et si le marché n'est pas assez important pour les deux alors, naturellement, l'un d'entre eux peut . . .

M. Des Brisay: Convenable ne signifie pas que nous pourrions voler en Twin Otter de Moncton à Montréal. Cela n'est pas convenable.

M. Cochrane: Très bien. Croyez-vous que le MEIR a un rôle à jouer? Selon certains mémoires, le transport doit être considéré comme un élément essentiel du développement économique, et je sais que certaines petites compagnies aériennes de troisième niveau ont demandé l'appui du gouvernement fédéral, et que cet appui semble devoir venir du MEIR. À votre avis, ont-elles un rôle à jouer, avec un organisme de réglementation pour assurer que vous receviez *x* dollars en contrepartie des services assurés et garantir ce revenu pendant un certain nombre d'années?

[Text]

[Translation]

• 1145

Mr. Des Brisay: We have not thought that one through, so I am just going to give you a quick off-the-cuff answer. My off-the-cuff answer is: no, we would like the government to stay out of it as much as possible. We think the free enterprisers should try to finance their ventures on their own. Why have the government, DRIE, determining who is going to be in and who is not going to be in by giving grants? Let the free market take as much play as possible.

Mr. Cochrane: You would rather see it come through an application, or to enter into a market and then apply for a subsidy if you cannot function.

Mr. Des Brisay: If they cannot function, they can be subsidized, but of course the subsidy would only be given if there is a necessity for it. If there are two carriers, both of them giving adequate service, there is no justification to give either one of them a subsidy.

Mr. Cochrane: So we should not encourage the bush pilots who want to land everywhere and try to make a go of it.

Mr. Des Brisay: If bush pilots apply for DREE grants to service Moncton-Montreal, I would not be very happy about that.

Mr. Cochrane: Very good. You are concerned with regard to the regulatory agency answering to the Minister. You are looking for more of an existing CTC on a streamlined system because the reporting procedure is perhaps less political?

Mr. Des Brisay: We think the politics should be taken out of that particular issue. Politics is an interesting game, but in dealing with the destiny or the future of small communities, I do not think it should be open to the whims of politics. And it should be clearly independent. So if it is done through the existing format of CTC, or a new set of rules, for the new regulatory agency, either one would be acceptable to us, but not reporting directly to the Minister.

Mr. Cochrane: Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Cochrane. Mr. Forrestall, a short intervention.

Mr. Forrestall: A brief supplementary, I suppose. You talk about taking the politics out of this aspect of transportation. Surely one of the purposes of the paper is to bring back into the public domain the responsibility for making policy. You are suggesting that it remain where it is?

Mr. Des Brisay: I think the policy will be established as a basic concept of *Freedom to Move*. What we are suggesting, set your own fares, fly wherever you want, whatever equipment, as long as you are fit, willing and able. That is the policy, with one caveat—if you want out, you have to apply.

M. Des Brisay: Nous n'avons pas envisagé cette situation. Je vais donc me contenter de vous donner une réponse au pied levé. Ma réponse au pied levé est la suivante: non, nous aimerions que le gouvernement reste le plus possible à l'écart. Nous sommes d'avis que les entrepreneurs libres devraient essayer de financer eux-mêmes leurs entreprises. Pourquoi le gouvernement, le MEIR, devrait-il déterminer qui pourra entrer sur le marché en accordant des subventions? Laissez les forces du marché s'exercer dans toute la mesure du possible.

M. Cochrane: Vous préféreriez que cela se fasse selon un système de demandes, ou qu'une compagnie entre d'abord sur le marché et fasse ensuite une demande de subvention si ses opérations ne sont pas rentables.

M. Des Brisay: Si ses opérations ne sont pas rentables, elle peut recevoir une subvention mais, bien sûr, cette subvention ne sera consentie que si c'est vraiment nécessaire. S'il y a deux transporteurs, et que les deux offrent un service convenable, il n'y a aucune raison d'accorder une subvention à l'un ou à l'autre.

M. Cochrane: Ainsi, nous ne devrions pas encourager les pilotes de brousse qui veulent atterrir partout et tenter leur chance.

M. Des Brisay: Si les pilotes de brousse demandent au MEIR de leur accorder des subventions pour qu'ils desservent le trajet Moncton-Montréal, cela ne ferait pas mon affaire.

M. Cochrane: Très bien. Vous n'aimez pas que l'organisme de réglementation soit comptable au ministre. Vous préféreriez une CCT existante dans un système rationalisé où la filière hiérarchique est peut-être moins politique?

M. Des Brisay: Il faut dépolitiser cette question particulière. La politique est un jeu intéressant mais, lorsqu'il y va du sort ou de l'avenir de petites collectivités, je ne crois pas que nous devrions s'abandonner à ses caprices. Il s'agit d'une affaire qui devrait être totalement indépendante. Par conséquent si, pour le nouvel organisme de réglementation, nous avons recours à la formule actuelle de la CCT, ou à un nouvel ensemble de règles, l'un ou l'autre ferait notre affaire, mais pas le fait de relever directement du ministre.

M. Cochrane: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cocharane. Monsieur Forrestall, une courte intervention.

M. Forrestall: Une brève question supplémentaire, je suppose. Vous parlez de dépolitiser cet aspect du transport. Sûrement, l'un des objectifs du mémoire est de redonner au secteur public la responsabilité d'établir un politique. Vous souhaitez que les choses en restent où elles en sont?

M. Des Brisay: Je crois que la politique sera établie en tant que concept de base d'*Aller sans entraves*. Ce que nous suggérons, c'est d'établir vos propres tarifs, de voler là où vous voulez, avec les appareils que vous voudrez, tant et aussi longtemps que vous êtes prêt, apte et disposé. Voilà la politique, à laquelle s'ajoute une mise en garde: si vous désirez vous retirer, vous devez en faire la demande.

[Texte]

Mr. Forrestall: Just on that point. The paper contemplates a very difficult route out if it is the only service.

Mr. Des Brisay: That was not our interpretation of it. The route out was to give 30 days' notice. It did not seem to me very difficult.

Mr. Forrestall: Not where it is the only service.

Mr. Ouellet: Are you telling us things we do not know?

The Chairman: Just before you step down, I must say you have come forward with a very interesting proposal. As I understand it, having been clarified by Mr. Cochrane, in these markets on the periphery and smaller markets, as long as there is adequate service, then you are not quite as concerned about the exit, but once you get down into a single service, that is where there should be some built-in protection as to the unilateral exit of the carrier, for whatever reason—obviously losing money.

Mr. Des Brisay: This question of adequate service is a subjective one. That will be open to some discussion as to what is adequate service. I can tell you that we in the Atlantic provinces set very high standards for our service.

The Chairman: I am going to throw one more question. We had some comment on it in our briefs across the country. You have not mentioned it, although it came up in a roundabout way when you were talking about a landing tax and potential cross-subsidization of landing tax from lucrative airports to less lucrative airports. Do you have any proposal or concern to this committee on the passenger tax and the change there? We have had very definite evidence from witnesses that it should be abolished altogether, say in the north, and/or a ceiling anyway. Has your Chamber of Commerce considered that?

Mr. Des Brisay: Yes, we have, and we have taken a policy. I believe that our policy is, and we are on record of saying that, there should be a ceiling. It is not fair, particularly those of us in the outlying areas, to have to pay a very high tax to travel to Toronto or to Montreal, as an example.

The Chairman: I want to thank you very much, Jeanne Geldart and Mr. Des Brisay, for a very good brief, which will be part of the record, for the overview and the very thoughtful presentation you have advanced before the committee which is concerned about reflecting some of the regional characteristics of this country.

• 1150

Mr. Des Brisay: Thank you.

The Chairman: We call the next witness, which is Transport 2000. We have with us today, Mr. John Pearce, President. I welcome Mr. Pearce.

We have your brief and it is relatively short. Perhaps you can give us an overview, so we can start the questions. I am

[Traduction]

M. Forrestall: Précisément, à ce sujet. Le document présente un cheminement très complexe lorsqu'il s'agit d'un service unique.

M. Des Brisay: Ce n'est pas notre interprétation. Pour sortir du marché, il suffirait de donner un préavis de 30 jours. Cela ne me semblerait pas très difficile.

M. Forrestall: Pas lorsqu'il s'agit du seul service.

M. Ouellet: Nous apprenez-vous des choses que nous ne savons pas?

Le président: Avant que vous ne vous retiriez, je dois vous avouer que vous nous avez fait une proposition très intéressante. Si je comprends bien, d'après les précisions de M. Cochrane, sur ces marchés périphériques et les petits marchés, tant qu'il existe un service convenable, vous ne vous préoccupez pas tellement de la sortie, mais lorsqu'il ne reste plus qu'un seul service, c'est là qu'il faudrait prévoir une protection interne contre la sortie unilatérale d'un transporteur, pour quelque raison que ce soit—évidemment, la perte d'argent.

M. Des Brisay: Cette question de service convenable est subjective. Resterait à voir ce qu'est un service convenable. Je puis vous assurer que nous, des provinces de l'Atlantique, avons des normes de service très élevées.

Le président: Je vais poser une dernière question. Nous avons eu quelques commentaires à cet effet dans nos mémoires d'un bout à l'autre du pays. Vous n'en avez pas parlé, bien qu'il en ait été indirectement question lorsque vous avez discuté de taxe d'atterrissage et de la possibilité d'interfinancement de cette taxe entre les aéroports rentables et moins rentables. Auriez-vous quelque proposition ou commentaire à faire au Comité quant à la taxe exigée des passagers et aux modifications à y apporter? Des témoins ont été catégoriques: il faut l'abolir entièrement, disons dans le Nord ou de toute façon la plafonner. Votre Chambre de commerce a-t-elle étudié la question?

M. Des Brisay: Oui, nous y avons songé, et nous avons pris position. Je crois que nous avons décidé, et nous l'avons déjà dit, qu'il faut la plafonner. Il est injuste, surtout pour ceux d'entre nous qui habitons des régions isolées, d'avoir à payer une taxe très élevée pour nous rendre à Toronto ou à Montréal, par exemple.

Le président: Je désire vous remercier, Jeanne Geldart et M. Des Brisay, de votre excellent mémoire, qui sera versé au compte rendu, ainsi que de l'aperçu général et de la présentation bien réfléchie que vous avez donnés à notre Comité pour refléter certaines des caractéristiques régionales du Canada.

M. Des Brisay: Merci.

Le président: Le témoin suivant est Transport 2000, dont nous accueillons aujourd'hui M. John Pearce, son président. Bienvenue, monsieur Pearce.

Nous avons votre mémoire en main. Il est relativement court. Peut-être pourriez-vous nous en donner un aperçu afin

[Text]

going to have a proposal to make to the committee after the conclusion of this witness.

Mr. John Pearce (President, Transport 2000, Atlantic): Thank you very much, Mr. Chairman. I think I will try to skim through this fairly fully, but I will certainly try to leave lots of time for questions.

We wish to comment on the air deregulation aspect of the *Freedom to Move* document. It is not the first time we have addressed this issue. We made comments to the Air Transport Committee of the CTC in May of 1982 and again in March of 1984, which we think has turned out to be rather prophetic.

In 1982, the issue was the division of EPA into two segments, the medium-to-long haul jet operations and the short-haul, inter-city carrier which was proposed to be called Air Maritime. At that time a lot of interveners felt this division would allow EPA to retain the inherently profitable jet operation, while the less economic Air Maritime operation, the short trip, low volume routes, would either become directly subsidized by the federal government, by some application, or be phased out or abandoned, perhaps through the insolvency of Air Maritime.

The recent steps by CP Air to completely absorb the jet operations of EPA and close down or propose to close down the Air Maritime sector seem to fulfil these 1982 predictions.

They also cause concern about the viability of short-haul, low-volume air operations, typical of many areas of southern Canada, including the Atlantic provinces.

The question in many travellers' minds—we represent the consumer and the travelling public, that is our constituency—is this: If Air Maritime is a loser, even with the management expertise and financial backing of CP Air, then can other fledgling airlines succeed? Perhaps a very lean operation can. This is the opinion we have heard. There will be fewer employees. They will be paid lower wages. There will be smaller aircraft without on board food and drink. Passengers may have to carry their own luggage on board. The ticketing and reservation systems will be much less sophisticated, perhaps more like an inter-city bus service.

Now, it may that service quality is not an urgent need on short regional flights but it has some effect on traffic volume and hence on profitability. It does not seem to us, in Transport 2000, that it approaches our goal of improved public transportation.

Perhaps the public might accept lowered service quality if cheaper fares were available. Without cross-subsidy, from profitable long-haul jet routes, and with the federal fiscal restraint preventing the lowering of airport charges or fuel taxes, airline officials constantly are warning that lower fares on regional routes are very unlikely. Perhaps we will see them on routes like Halifax-Toronto, but chances are very slim on

[Translation]

que nous puissions passer aux questions. J'aurai une proposition à faire au Comité après la comparution de ce témoin.

M. John Pearce (président, Transport 2000, Atlantique): Merci beaucoup, monsieur le président. J'essaierai de donner une bonne vue d'ensemble, mais je tâcherai certainement de laisser beaucoup de temps pour les questions.

Nous voulons faire quelques observations sur la dérégulation du transport aérien dont il est question dans le document «Aller sans entraves». Ce n'est pas la première fois que nous abordons cette question. Nous avons fait certaines observations au Comité des transports aériens de la CCT en mai 1982 et en mars 1984, et il semble qu'elles aient été plutôt prophétiques.

En 1982, il était question de scinder l'EPA: un segment pour le transport par avions à réaction sur de moyennes à longues distances et un service de transport interurbain sur de courtes distances, qu'on se proposait d'appeler *Air Maritime*. À l'époque, un grand nombre des intervenants étaient d'avis que cette division permettrait à l'EPA de conserver le service à réaction rentable en soi, alors que le service moins rentable d'*Air Maritime*, les trajets de courtes distances et à faible volume, seraient soit subventionnés par le gouvernement fédéral, soit éliminés progressivement ou abandonnés, peut-être du fait de l'insolvabilité d'*Air Maritime*.

Les démarches récentes que CP Air a entreprises pour absorber complètement le service d'avions à réaction de l'EPA et pour fermer ou proposer de fermer le secteur *Air Maritime* semblent réaliser nos prédictions de 1982.

Ces démarches soulèvent aussi des inquiétudes au sujet de la viabilité des opérations aériennes sur de courtes distances et à faible volume, qui sont typiques de nombreuses régions du sud du Canada, dont les provinces de l'Atlantique.

La question que se posent de nombreux voyageurs—nous représentons le consommateur et le public voyageur—est la suivante: si *Air Maritime* n'est pas rentable, même avec la compétence en gestion et le soutien financier de CP Air, comment d'autres jeunes compagnies aériennes pourraient-elles réussir? Peut-être une compagnie très économe. C'est l'avis que nous avons entendu. Il y aura moins d'employés. Leurs salaires seront moins élevés. On utilisera des avions plus petites où on ne servira ni à manger ni à boire. Il se peut que les passagers doivent transporter leurs propres bagages à bord. Les réseaux de billetterie et de réservations seront beaucoup moins évolués, et ils ressembleront peut-être davantage à ceux d'un service d'autobus interurbain.

Il se peut que la qualité du service ne soit pas un besoin urgent pour les vols régionaux de courtes distances, mais elle a un certain effet sur le volume et, partant, sur la rentabilité. Selon nous, à Transport 2000, une baisse de qualité ne traduit pas notre objectif d'amélioration des transports publics.

Le public accepterait peut-être une baisse de qualité du service moyennant une baisse correspondante de tarifs. Sans interfinaancement provenant du transport par avions à réaction sur de longues distances, et compte tenu des contraintes financières fédérales qui interdisent la diminution des charges aéroportuaires ou les taxes sur les carburants, les cadres des compagnies aériennes ne cessent d'affirmer qu'une baisse des

[Texte]

other lower volume routes in the Atlantic provinces. In fact, the United States experience has shown fare increases on such routes, and I am thinking particularly of the Dakotas, the Montana area. The People Express fare, for instance, on the heavily travelled Montreal-New York route last August was \$39 one way. That was an introductory fare. But nonetheless, to go a little over half the way, from Montreal to the state capital of Albany, the fare was \$78 and you had to change planes.

There is a great difference, depending on which route you are serving, what the traffic volume is, what deregulation does for you.

• 1155

There is a good deal of apprehension about fare increases on local routes. We are pleased to note on page 28 of the *Freedom to Move* document that a government regulatory agency, when it receives a complaint, will review upward pricing. We feel that this review might be a good idea in all cases of significantly higher inflation, not necessarily dependent on a formal complaint. The question arising from this provision, of course, concerns what is to be done when a carrier proves it has to have a substantial fare increase in order to remain solvent.

Something which is not brought up very often but which I think it is very significant is the fact that lower air fares may not be beneficial to travellers everywhere. For example, air deregulation in the U.S. has been largely responsible for severe cuts in Greyhound bus services and for plans by Greyhound to abandon all service over 500 miles.

Cuts in air fares on the Halifax-Toronto route, for instance, could result in reduced train service in Canada. This would affect many intermediate communities, which would not benefit from the reduced air fares. Competition from level 2 or 3 air carriers could produce lower air fares on the comparatively well-travelled Halifax-Sydney route. It is a regional route but it has pretty good traffic volume. Acadian Lines express bus services generate a large part of the company's profits. The company is the intercity bus carrier in Nova Scotia, by and large. A large part of the company's profits could be threatened. If this bus route becomes less economic and cuts back, intermediate points not served by air will suffer. Other local Acadian bus routes may be cut because there will be a loss of available cross-subsidy.

The problem is that, while passengers in major cities may have a choice of rail, bus, or air services, those in smaller cities

[Traduction]

tarifs sur les routes régionales est très peu probable. Il y aura peut-être une baisse des tarifs sur les routes comme Halifax-Toronto, mais les chances sont très minces en ce qui a trait aux routes à faible volume dans les provinces de l'Atlantique. De fait, l'expérience aux États-Unis nous enseigne que les tarifs ont augmenté sur ces routes. Je pense en particulier aux Dakotas et à la région du Montana. Par exemple, le tarif de *People Express* sur la route très achalandée Montréal-New York était de 39\$ pour un aller simple en août dernier. C'était là un tarif d'introduction. Néanmoins, pour aller un peu plus de la moitié aussi loin, soit de Montréal à Albany, la capitale, il en coûtait 78\$ et il fallait changer d'avion.

Ce que la déréglementation peut faire dépend beaucoup de la route desservie et du volume.

On appréhende les augmentations de tarifs sur les routes locales. Nous avons remarqué avec satisfaction à la page 28 d'*Aller sans entraves* qu'un organisme gouvernemental de réglementation examinera les majorations quand il recevra une plainte. Nous croyons que l'examen des hausses serait une bonne idée dans tous les cas de majorations sensiblement supérieures au taux d'inflation et que cela ne devrait pas forcément dépendre d'une plainte officielle. Bien sûr, la question que soulève cette disposition concerne ce qu'il faudra faire lorsqu'un transporteur prouve qu'il a besoin d'une augmentation considérable pour demeurer solvable.

Il est une chose dont on ne parle pas très souvent mais qui, selon moi, est très importante. C'est qu'il se peut que les tarifs aériens moins élevés ne soient pas à l'avantage de tous les voyageurs. Par exemple, la déréglementation du transport aérien aux États-Unis a été à l'origine des réductions considérables des services d'autocars Greyhound ainsi que de l'intention de cette compagnie d'abandonner tous les parcours de plus de 500 milles.

Par exemple, des baisses des tarifs aériens sur la route Halifax-Toronto pourraient entraîner une réduction des services ferroviaires au Canada. Cela toucherait de nombreuses collectivités intermédiaires, qui ne profiteraient pas de la baisse des tarifs aériens. La concurrence des transporteurs aériens de niveau 2 ou 3 pourrait amener une baisse des tarifs aériens sur la route comparativement bien fréquentée d'Halifax-Sydney. C'est une route régionale, mais assez bien fréquentée. Les services d'autobus express *Acadian Lines* produisent une bonne part des bénéfices de la compagnie. La compagnie est pour ainsi dire le transporteur routier interurbain de la Nouvelle-Écosse. Elle risquerait de perdre une grande partie de ses bénéfices. Si cette route d'autocars devient moins rentable et qu'il y a réduction des services, les points intermédiaires non desservis par le transport aérien en souffriront. Cela pourrait amener une réduction du service sur d'autres routes locales d'autocars Acadian parce qu'il y aura perte d'interfinancement.

Le problème est le suivant: même si les passagers des grandes villes ont le choix entre le train, l'autocar et l'avion,

[Text]

and towns often rely on only one mode, particularly the bus mode.

Loss of air service, we feel, is the major risk in deregulation, as we see it. A significant schedule downgrading could result in the loss of air service in lower-density population areas in the Atlantic provinces. We are particularly concerned about small-city airports such as Charlo, serving Campbellton-Dalhousie; St. Leonard, serving Edmundston—Grand Falls; Newcastle-Chatham and Yarmouth, Nova Scotia; and Stephenville, Deer Lake and Gander, Newfoundland. They serve immediate population areas of 20,000 to 40,000.

Already in the past two or three years, we have found that air services to Yarmouth by the IMP Group and air service to St. Leonard airport in northwestern New Brunswick by Quebec Aviation has terminated as a result of financial losses. In the latter case, a federal subsidy was needed to entice the carrier to operate in the first place. But the traffic volume was so low that a million-dollar grant, which was expected to last for five years, was depleted in two, and the carrier pulled out.

The most serious question we have today concerns the safeguards the *Freedom to Move* legislation will give for the permanence of air service in the smaller cities of Canada. In view of the northwestern New Brunswick case just cited—that of St. Leonard—we find it hard to accept the suggestion on page 27 of *Freedom to Move* that in cases of exit of a carrier from a community in the absence of any direct subsidy from other routes or from government sources there would be other carriers eager to step in in many of the cases. It would be particularly surprising if a replacement could be found within the 60-day limit for monopoly routes, which is suggested to us by the document as being appropriate.

We would remind the committee that, in the United States, where the population density is much higher than in Canada, over 100 cities—many of them larger than those involved in the Atlantic provinces; most of them—lost all scheduled air service following deregulation.

Transport 2000 was surprised to read on pages 29 and 30 of *Freedom to Move* that the government will seek no assurance that new air carriers will be capable of providing a reliable, stable, air service in the long term:

Where the financial backers have thus satisfied themselves of a reasonable assurance of success, there should be no need for government bureaucracy to second-guess them.

We fear this leads to a very unstable air industry and that the uncertainty resulting from such an unstable system will make it quite difficult to promote industrial development or tourism outside the major growth centres already established

[Translation]

ceux des petites villes dépendent souvent d'un seul mode de transport, et particulièrement des autocars.

Selon nous, la perte de service aérien est le grand danger de la déréglementation. Une baisse considérable du nombre de vols pourrait entraîner la perte du service aérien dans les régions moins denses des provinces de l'Atlantique. Nos préoccupations touchent surtout les aéroports de petites villes comme Charlo, desservant Campbellton-Dalhousie; Saint-Léonard, desservant Edmundston-Grand Falls; Newcastle-Chatham et Yarmouth (Nouvelle-Écosse); et Stephenville, Deer Lake et Gander (Terre-Neuve). Ils desservent des centres intermédiaires de 20,000 à 40,000 habitants.

Déjà, au cours des deux ou trois dernières années, les services aériens pour Yarmouth offerts par le Groupe IMP et le service pour l'aéroport Saint-Léonard dans le Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick, assuré par Aviation Québec, ont été abandonnés en raison de pertes financières. Dans le deuxième cas, il a fallu une subvention fédérale pour convaincre le transporteur d'offrir le service au départ. Mais le volume était si faible que le transporteur avait épuisé en deux ans une subvention d'un million de dollars qui devait suffire pour cinq ans, si bien qu'il a abandonné le service.

La question la plus grave que nous nous posons aujourd'hui a trait aux mesures de protection que la loi proposée dans *Aller sans entraves* prévoira à l'égard de la permanence du service aérien dans les petites villes du Canada. À la lumière du cas dont nous venons de parler dans le nord-ouest du Nouveau-Brunswick—celui de Saint-Léonard—nous acceptons mal la proposition à la page 27 d'*Aller sans entraves* selon laquelle il y aurait d'autres transporteurs disposés, dans de nombreux cas, à remplacer un transporteur sortant en l'absence de toute subvention directe d'autres routes ou de sources gouvernementales. Il serait assez surprenant qu'on puisse trouver un service de remplacement dans la limite de 60 jours, que le document indique comme préavis approprié, pour les routes de monopole.

Nous aimerions rappeler au Comité que, aux États-Unis, où la densité démographique est beaucoup plus élevée qu'au Canada, plus de 100 villes—dont bon nombre, voire la plupart, sont plus importantes que celles qui se trouvent dans les provinces de l'Atlantique—ont perdu tout leur service de transport aérien à horaires fixes par suite de la déréglementation.

Transport 2000 a été surpris de lire aux pages 29 et 30 du document *Aller sans entraves* que le gouvernement ne cherchera pas de garantie quant à la capacité des nouveaux transporteurs aériens d'assurer à long terme un service de transport aérien fiable et stable:

Si les bailleurs de fonds sont satisfaits des chances raisonnables de réussite, la bureaucratie gouvernementale ne devrait avoir aucun motif de s'en mêler.

Nous craignons que cette situation ne débouche sur une grande instabilité de l'industrie du transport aérien et que l'incertitude qui en naîtra rendra très difficile la promotion de l'expansion industrielle ou du tourisme en dehors des principaux centres de croissance déjà établis dans la région de

[Texte]

in the Atlantic region. In particular, we might look at Halifax. Outside the major cities, we have a difficult problem.

We would like to speak also about the need for an independent regulatory body. With all the uncertainty under air deregulation—and we feel that many speakers have addressed this—Canadians badly need a watchdog of the public interest. Transport 2000 is very concerned over the planned phasing out of the CTC. There is a risk that the quality of air service Canadians receive could depend on political considerations. We think this is wrong. We need an independent agency to safeguard the regional and the social interests of the people in transport.

• 1200

In concluding, we made these comments somewhat generalized because the *Freedom to Move* document leaves many details unanswered. We do not want to let air deregulation become an instrument to further increase regional disparity. We hope the quality and cost of air service to a Canadian will not become more and more a function of where he resides.

Transport 2000 asks the Transport committee to do its best to ensure that regional equity and a stability and security of service will be enshrined in the forthcoming legislation. It is the old idea, I guess, of some kind of equalization payments from the have areas to the have not areas of Canada. We also hope that an easily accessible public interest agency, distant from political influence, will ensure that these principles are in fact practised.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Pearce. Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: I want to compliment Mr. Pearce for appearing here today and giving us a point of view that is very important. I think Transport 2000 has played a very useful role in Canada, representing the interests of consumers at large. Indeed, thanks to such an organization a number of services have been kept or reintroduced in order to better serve travellers.

I think what Mr. Pearce is telling us makes sense, and in some regards it is sad. The expectation of lower fares in air transportation has certainly been something that everybody expects with their regulations. I think the more pragmatic approach that has been portrayed to us today is certainly relevant.

I am interested in one aspect of your presentation. It has to do with what happened in the U.S. with Greyhound buses. You pointed out that the regulation in the U.S. has been largely responsible for severe cuts to Greyhound bus services. Do you foresee a similar thing happening here in Canada? And if such a thing happened, what would be the consequence for the numbers of small communities that are serviced exclusively by bus?

[Traduction]

l'Atlantique. En particulier, nous pourrions considérer le cas d'Halifax. À l'extérieur des grandes villes, nous faisons face à un problème difficile.

Nous aimerions également parler de la nécessité d'un organisme de réglementation indépendant. Avec toute l'incertitude qui entoure la déréglementation du transport aérien—et nous croyons que bon nombre de gens ont traité de ce problème—les Canadiens ont grand besoin d'un organisme qui veillerait à l'intérêt public. Transport 2000 est très inquiet du projet d'abolition graduelle de la CCT. La qualité du service aérien que recevraient les Canadiens pourrait dépendre de considérations politiques. Selon nous, il ne le faut pas. Il nous faut un organisme indépendant pour protéger les intérêts régionaux et sociaux de la population en matière de transport.

En conclusion, nous avons voulu que nos commentaires soient plutôt généraux parce que le document «Aller sans entraves» est muet sur une foule de détails. Nous ne voulons pas que la déréglementation du transport aérien devienne un outil de multiplication des disparités régionales. Nous espérons que la qualité et le coût du transport aérien pour les Canadiens ne deviendront pas de plus en plus fonction du lieu de résidence.

Transport 2000 demande au Comité des transports de ne rien ménager pour enchaîner dans la mesure législative qui s'annonce l'équité régionale ainsi que la stabilité et la sécurité du service. C'est la même vieille idée, je suppose, des paiements de péréquation de la part des régions nanties au profit des régions démunies du Canada. Nous espérons qu'un organisme facilement accessible voué à l'intérêt public, à l'abri de toute influence politique, veillera à l'application de ces principes.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Pearce. Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je tiens à féliciter M. Pearce de s'être présenté devant nous aujourd'hui pour nous faire part d'un point de vue extrêmement important. J'estime que Transport 2000 a joué un rôle très utile au Canada, en représentant les intérêts de l'ensemble des consommateurs. De fait, grâce à cet organisme, bon nombre de services ont été maintenus ou réintroduits dans les meilleurs intérêts des voyageurs.

Selon moi, les propos de M. Pearce sont très sensés, et, à certains égards, cela est malheureux. Certes, chacun s'attend à une diminution des tarifs de transport aérien dans la réglementation. J'estime que l'approche plus pragmatique qu'on nous a dépeinte aujourd'hui est certes pertinente.

Un aspect, en particulier, de votre exposé a piqué mon intérêt. C'est ce qui est arrivé aux autocars Greyhound aux États-Unis. Vous avez dit que la déréglementation aux États-Unis est la grande responsabilité des réductions considérables des services Greyhound. Nous prédisiez-vous la même chose pour le Canada? Et si cela se produisait, quelles en seraient les conséquences pour les nombreuses petites localités desservies uniquement par l'autocar?

[Text]

Mr. Pearce: Yes, I foresee this happening. In fact, I think we have already seen it happen. There are a number of variables, but Air Maritime had a cheaper-than-bus fare between Halifax and Fredericton for some time last summer. While there are a lot of other factors bearing on the issue, in fact that cut into the express bus service of Acadian Lines and SNT. It was a high-speed bus service that took people from Halifax to Fredericton in six hours or six hours and ten minutes. That new service skimmed off the cream of that service so that the Fredericton connection to that service... The bus service still operates through to Saint John, but it does not go to Fredericton; it was discontinued this fall, just a couple of months ago. I think to some extent that was a result of those low air fares.

Now, I do not know that the fare cut was successful, but that is an example of what we have already seen. I think in the corridor, certainly low air fares on certain routes in the corridor might affect both bus and train service. I speak of the Quebec City to Windsor corridor. I gave the example that Acadian Lines here in Nova Scotia is very dependent on their Halifax-Sydney service. I am not sure if the traffic volume could sustain a highly competitive cut-rate air service, but if that should happen I think the Acadian bus financial position would be threatened. Of course that means the intermediate stops, such as New Glasgow, for instance, an urban area of maybe up to 50,000 people in Pictou County, might suffer loss of bus service. It is the intermediate communities. The air service can skim the cream off the major routes, but the intermediate cities having only buses or trains will suffer.

• 1205

Mr. Ouellet: I am also interested in your remark on the bottom of page 3 of your presentation, indicating government should seek more assurance that the new air carrier will be able to provide reliable, stable air service in the long run. I certainly appreciate your desire to keep an independent regulatory body to look at it and monitor the situation. I just regret that the previous witness from Moncton has left, he should have stayed to hear your presentation in this regard.

In your view, what should be enshrined in the legislation to ensure that the new legislation will safeguard the public, not only in terms of continuing service but in terms of reliable service right at the beginning?

• 1210

Mr. Pearce: It is a very difficult question. As a consumer group, we have not delved too deeply into the economics of air operation.

One of our thoughts would be in fact to restrict the ease of exit, so that we would not get too many carriers going in and experimenting, and then suddenly moving out.

[Translation]

M. Pearce: Oui, je le prévois. En fait, cela s'est déjà produit. Il y a plusieurs variables, mais pendant un certain temps l'été dernier, le trajet Halifax-Fredericton par Air Maritime coûtait moins cher que le voyage par autobus. Même s'il y a une foule d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte, cela a porté un dur coup au service express des *Acadian Lines* et de SNT. Il s'agissait d'un service d'autocars à grande vitesse amenant les gens d'Halifax à Fredericton en six heures, ou six heures et dix minutes. Le nouveau service a écrémé le premier, de sorte que la liaison de Fredericton... Le service d'autocars fonctionne toujours jusqu'à Saint-Jean, mais il ne va plus à Fredericton; il a été discontinué cet automne, il y a quelques mois à peine. Dans une certaine mesure, cela est imputable à la réduction des tarifs aériens.

J'ignore si la réduction de tarifs a donné de bons résultats, mais voilà un exemple de ce que nous avons déjà vu. Une chose est certaine: la réduction des tarifs aériens sur certaines routes du corridor pourrait avoir des répercussions sur le service routier et ferroviaire. Je veux parler du corridor Québec-Windsor. J'ai dit, en exemple, que les *Acadian Lines*, ici en Nouvelle-Écosse, sont hautement tributaires de leur service Halifax-Sydney. Je ne suis pas sûr que le volume de trafic pourrait résister à un service aérien à prix réduits et hautement compétitif, mais si cela se produisait, la situation financière d'*Acadian* en serait compromise, je pense. Naturellement, cela signifie que les villes intermédiaires, comme New Glasgow, par exemple, soit une région urbaine de 50,000 habitants, à peu près, dans le comté de Pictou, pourraient se voir priver du service d'autocars. Il s'agit des localités intermédiaires. Le service aérien peut écrémer les grandes routes, mais les villes intermédiaires desservies uniquement par l'autocar ou le train en souffriront.

M. Ouellet: Je suis aussi intéressé par votre remarque au bas de la page 3 de votre exposé, où vous indiquez que le gouvernement devrait obtenir de meilleures garanties que le nouveau transporteur aérien sera en mesure d'offrir un service aérien stable et fiable à long terme. Je comprends, bien sûr, votre désir de maintenir un organisme indépendant de réglementation pour examiner la situation. Je regrette tout simplement que le témoin précédent, qui venait de Moncton, soit déjà parti; il aurait dû rester pour entendre cet exposé à cet égard.

>A votre avis, quelles dispositions faudrait-il prévoir dans la loi pour protéger le public, non seulement pour lui assurer un service ininterrompu, mais un service fiable, dès le départ?

M. Pearce: Il est très difficile de répondre à cette question. En tant que groupe de consommateurs, nous n'avons pas examiné très en profondeur l'économie de l'exploitation aérienne.

Mais il nous semble nécessaire de restreindre les possibilités de sortie pour empêcher que nombre de transporteurs ne mettent un service à l'essai pour ensuite l'abandonner.

[Texte]

However, if a carrier is becoming insolvent, it becomes difficult to know how you can prevent that from happening. For instance, with the fragmentation of the industry you cannot insist that carrier be cross-subsidized from some of its more profitable routes. In fact, if it is serving only two or three routes, it is a local carrier. It may not have other routes.

One could go to CP Air or Air Canada, and even EPA in recent years, where they were granted the Halifax-Toronto route basically on the understanding it would subsidize their local routes. But we do not have that option with smaller, fragmented carriers.

It is a difficult problem. I am afraid I would have to leave it up to some of the air economists to look at the situation.

Mr. Ouellet: You say air economists more than bankers. I notice in your memorandum you have picked up this incredible suggestion, made in the document *Freedom to Move*, that instead of having experts looking at these new entries, we would leave it to bankers to decide whether airlines should be operative.

Mr. Pearce: It rather shook me when I read that.

Mr. Ouellet: Me, too. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Banks cannot even decide how to operate themselves these days, so let us not let them at our industry.

The Chairman: This was written before recent events.

Mr. Angus: Mr. Pearce, as a consumer group—and we really have not heard from many—you have appeared before the CTC. How do you feel about the CTC as it exists today, in terms of access by consumers for transportation matters they are concerned about?

Mr. Pearce: We very much like the hearing process. We thought the hearings into rail passenger rationalization in 1977 were particularly well done, in depth, and showed considerable independence from what I might loosely call political interference or political influence.

The CTC has a record of listening to the consumer. That is very important. They have a staff of experts in transportation, which is also very important. The CTC has unfortunately been emasculated by decisions in recent years. The 1981 rail cuts were a case in point. I know policy has to be made in the political arena, but any policy decision makes it somewhat more difficult for the transportation commission to operate.

[Traduction]

Mais si un transporteur est sur le point de devenir insolvable, il est difficile de savoir comment l'on peut empêcher cela. À cause de la fragmentation de l'industrie, l'on ne peut par exemple insister qu'un transporteur ait recours à l'interfinancement grâce à des liaisons plus rentables. S'il n'exploite que deux ou trois liaisons, il s'agit d'un transporteur local, et il n'a peut-être pas d'autres routes.

L'on peut songer à CP Air ou Air Canada, ou même EPA depuis quelques années, c'est-à-dire depuis que ce transporteur s'est vu accorder la liaison Halifax-Toronto, essentiellement parce que celle-ci devait subventionner ses liaisons locales. Mais dans le cas des petits transporteurs fragmentés, l'on n'a pas cette possibilité.

Cela pose donc un problème épineux. Je crains d'être obligé de m'en remettre aux économistes du transport aérien.

M. Ouellet: Vous dites des économistes du transport aérien plutôt que des banquiers. Je constate que dans votre mémoire vous avez relevé la suggestion incroyable qui est faite dans le document intitulé *Aller sans entraves*, à savoir que, plutôt que de demander à des spécialistes d'examiner ces nouvelles entreprises, il faudrait confier aux banquiers la tâche de décider de l'opportunité pour les lignes aériennes d'exploiter.

M. Pearce: J'ai été renversé en lisant cela.

M. Ouellet: Moi aussi. Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ouellet. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Les banques ne peuvent même plus décider comment exploiter leurs propres services, ces jours-ci. Ne les laissons pas s'en prendre à notre industrie.

Le président: Ce document a été écrit avant les faits auxquels vous songez.

M. Angus: Monsieur Pearce, vous avez comparu comme représentant d'un groupe de consommateurs—et vous avez été l'un des seuls—devant la CCT. Que pensez-vous de la CCT actuelle, c'est-à-dire de la possibilité pour les consommateurs d'y avoir accès et de faire valoir leur point de vue au sujet des questions de transports qui les intéressent?

M. Pearce: Nous nous félicitons de la procédure des audiences. Nous avons spécialement trouvé bien organisées celles qui ont eu lieu en 1977 au sujet de la rationalisation des services voyageurs des chemins de fer; elles traduisaient à notre avis une absence de ce que j'appellerais l'ingérence ou l'influence politique.

La CCT a acquis la réputation d'écouter les consommateurs, ce qui est très important. Elle compte au sein de son personnel des spécialistes en transports, et cela aussi est extrêmement important. Malheureusement, elle a été émasculée à cause de décisions prises ces dernières années, par exemple au sujet des restrictions dans le domaine du transport ferroviaire. Je sais que ce sont les autorités politiques qui doivent établir les lignes de conduite, les politiques, mais cela ne fait que compliquer le fonctionnement de la commission.

[Text]

We have found them very sympathetic in looking impartially at the needs of communities and we would like to see that type of organization continue. It may well be that, with deregulation, the CTC could be downsized. Perhaps it could be made more efficient. But the essential element of expertise in transportation directed at the public interest without political influence is very important. We would like to see that continue.

• 1215

Mr. Angus: I appreciate those comments. I want to ask you about your comments on the rate increases. It seems like you are looking for, or suggesting, some kind of trigger mechanism—in terms of whether it is the Consumer Price Index, or some kind of government measure of inflation—that, if an airline proposes to raise its rates—whether it is across the board or on specific routes—above this figure there should be a formal process where they would either have to go under a review or, in effect, apply for permission to go above that rate. Is this what you are looking for?

Mr. Pearce: Yes, that is what we are looking for. Now, the exact trigger mechanism, or the exact indicator—of whether that should be the cost-of-living index or double the cost-of-living index or just how that would work—is again a little difficult. Certainly, I think that if the rates are to remain stable, or if they are being cut, we should dispense with regulatory niceties. Where rates, especially on monopoly routes, are going to be increased—and that may well be the case—we would like to see some sort of automatic review by the regulatory agency. It is difficult for the consumer to be on top of things, and to know the regulatory routes to go into this sort of thing. Depending on receiving complaints—we find anyway, and I work with consumers—they are not always willing or able or informed enough to step forward quickly.

Mr. Angus: Good. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. I want to thank you very much, Mr. Pearce, for appearing with some very thoughtful points that we can consider.

Colleagues of the committee, I want to announce something that is really unique. We are going to adjourn now, until 1 p.m. sharp, when we will then have the Minister of Transportation from Newfoundland and Labrador, the Hon. Mr. Dawe. Then we will have Mr. Frank McKenna, the Leader of the Opposition in the Province of New Brunswick. I understand, the next witness will be the Premier of New Brunswick. Those are the three witnesses this afternoon. I appreciate the co-operation of members for getting through the questioning this morning. The questioning this afternoon has three very interesting witnesses. Thanks very much. We stand adjourned till 1 p.m. sharp.

[Translation]

Nous avons trouvé la CCT à la fois compatissante et objective dans son examen des besoins des collectivités et nous espérons qu'il puisse continuer d'en être ainsi. Il est fort possible que la déréglementation des transports s'accompagne d'une compression de la CCT. Peut-être pourrait-on améliorer l'efficacité de la commission. Mais il est essentiel de préserver cette ressource de savoir spécialisé dans le domaine des transports visant la protection de l'intérêt public et libre de toute influence politique. Nous espérons que cela continue.

M. Angus: Je suis heureux de ces commentaires. Je veux vous interroger sur ce que vous avez dit au sujet des augmentations de tarifs. Il me semble que vous recherchez, ou suggérez, un genre de mécanisme de déclenchement—l'indice des prix à la consommation, ou une autre mesure gouvernementale quelconque de l'inflation—qui ferait que, si une compagnie aérienne a l'intention de porter ses tarifs—de façon uniforme ou pour certaines routes seulement—au-delà de ce chiffre, il devrait y avoir un processus formel l'obligeant à se soumettre à une revue ou encore à demander la permission de dépasser ce tarif. C'est cela que vous voulez?

M. Pearce: Oui, c'est ce que nous voulons. Pour ce qui est du mécanisme exact de déclenchement, ou de l'indicateur exact—si cela doit être l'indice du coût de la vie ou le double de l'indice du coût de la vie ou un autre mécanisme quelconque—c'est, là aussi, une question assez difficile. Certes, j'estime que si les taux doivent demeurer stables, ou s'ils sont réduits, nous devrions nous dispenser des caprices de la réglementation. Lorsque les taux, surtout sur les routes de monopole, doivent augmenter—ce qui pourrait bien être le cas—nous aimerions que l'organisme de réglementation procède à une revue automatique. Il est difficile pour le consommateur d'être au courant de tout, et de connaître les voies de la réglementation pour ce genre de choses. Selon les plaintes reçues—c'est ce que nous constatons de toute façon, et je travaille avec des consommateurs—les consommateurs ne sont pas toujours disposés ni capables ni suffisamment informés pour intervenir rapidement.

M. Angus: Très bien. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Je tiens à vous remercier beaucoup, monsieur Pearce, d'avoir soumis à notre attention certaines réflexions bien mûries.

Collègues du Comité, je veux annoncer quelque chose de tout à fait particulier. Nous allons maintenant lever la séance, jusqu'à 13 heures précises, et nous accueillerons ensuite le ministre des Transports de Terre-Neuve et du Labrador, l'honorable M. Dawe. Nous recevrons ensuite M. Frank McKenna, chef de l'Opposition du Nouveau-Brunswick. Sauf erreur, le témoin suivant sera le premier ministre du Nouveau-Brunswick. Ce sont les trois témoins pour cet après-midi. Je vous sais gré de votre collaboration, qui nous a permis de finir les interrogatoires ce matin. Nous aurons cet après-midi trois témoins très intéressants. Merci beaucoup. La séance est levée, et nous reprenons à 13 heures précises.

[Texte]

AFTERNOON SITTING

• 1300

The Chairman: We resume, and welcome the first witness.

Hon. Ron Dawe (Minister of Transportation, Government of Newfoundland and Labrador): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to apologize, first of all, for not having given the members of the committee an opportunity to see the brief before this. I think if I am permitted, I would like to go through it because the points I want to emphasize are outlined in it and perhaps may either cause some questions or in fact answer some questions before they are asked.

The Chairman: Do not worry about apologizing. I had your telex to me as chairman and I guess, although I do not know, that you got my letter in reply. You naturally had justified concerns that we were not travelling to all capitals of the country and unique parts of the country, so I just want to extend to you, without repeating the thoughts in my letter, that we know this is sort of an abbreviated tour.

There are many parts of the country we did not get to. What our report finally says on December 13, may very well be that it is of a more interim nature until we will be able to have the chance to go to other parts and delightful parts like Newfoundland.

So do not worry about an apology, because we have a semi-apology to you. I can tell you there were no members of this committee who were happy, including the chairman, with the abbreviated timeframe.

Mr. Dawe: I appreciate that, and I thank you very much for your letter which indicated exactly what you just said.

I guess I am similar to a number of people whom I have listened to this morning. Unfortunately I did not have an opportunity to be here yesterday, but the theme seems to be... We agree with the thrust, but—and I guess it is the 'but' that causes the problems, the uncertainty of what the detail would involve.

Basically I think, from a philosophical point of view, there is no question that the government I am a member of welcomes the opportunity for discussion as it relates to deregulating the transportation sector in the country. We welcome the decision by the federal government to look into the whole question of regulation of the transportation industry. However, we must be very quick to caution that decisions affecting new transportation legislation cannot be unilateral ones.

While the provinces and various interest groups have been given the opportunity to respond to the proposals, we believe the consultative process should have been structured to allow for a better co-ordinated exchange of views. No formal mechanism for consultation on the detail in these very important initiatives was established between the federal and provincial governments.

[Traduction]

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous reprenons. J'aimerais tout d'abord accueillir notre premier témoin.

L'hon. Ron Dawe (ministre des Transports, gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador): Je vous remercie, monsieur le président.

Je veux tout d'abord m'excuser de ne pas avoir remis aux membres du Comité une copie de mon mémoire avant aujourd'hui. Si vous me le permettez, j'aimerais reprendre les points qui y sont énoncés, parce que c'est sur ceux-là que je veux insister. Cela suscitera peut-être des questions, ou répondra même à certaines questions avant qu'elles ne soient posées.

Le président: Ne vous excusez pas. J'ai reçu votre télex et je suppose, bien que je n'en sois pas certain, que vous avez reçu ma réponse. Vous avez évidemment raison de déplorer le fait que nous ne visitons pas toutes les capitales et toutes les régions du Canada. Je veux donc vous rappeler, sans tout reprendre ma lettre, qu'il s'agit en l'occurrence d'une tournée abrégée.

Nous avons malheureusement omis beaucoup de régions. Il est fort probable que notre rapport qui paraîtra le 13 décembre ne soit qu'un document d'étape et qu'il en soit ainsi tant que nous n'aurons pas visité d'autres régions, fort agréables soit dit en passant, comme Terre-Neuve.

Alors, ne vous excusez pas, parce que nous vous devons nous-mêmes des excuses. Je vous assure qu'aucun membre du Comité, y compris son président, ne se réjouissait de ce calendrier abrégé.

M. Dawe: Je vous suis reconnaissant et je vous remercie de votre lettre qui faisait justement état des points que vous venez de mentionner.

Je crois partager l'avis de beaucoup de personnes que j'ai écoutées ce matin. Malheureusement, je n'ai pu être ici hier. Le thème général semble toutefois être... Nous sommes d'accord avec le sens général des propositions, mais—et ce sont les mais qui causent les difficultés—nous sommes préoccupés par l'incertitude des mesures détaillées que cela suppose.

En principe, mon gouvernement se félicite de pouvoir participer à une discussion sur la déréglementation du secteur des transports au Canada. Nous nous réjouissons de la décision prise par le gouvernement fédéral de se pencher sur cette question de la déréglementation. Mais nous nous empressons d'ajouter que toute décision portant sur de nouvelles mesures législatives en la matière ne saurait être unilatérale.

Il est vrai que les provinces et les divers groupements d'intérêts ont été invités à faire part de leurs réactions aux mesures proposées, mais il nous semble que le processus consultatif aurait pu être mieux structuré pour permettre un échange plus coordonné des points de vue. Les gouvernements fédéral et provinciaux n'ont pas participé à l'établissement de mécanismes de consultation officiels sur le détail de ces mesures d'une importance pourtant capitale.

[Text]

Nevertheless, my role today is to consider the proposals outlined in the document entitled *Freedom to Move* and the impacts proposed changes to the National Transportation Act will have upon the national economy in general and of course, more specifically, on the economy of Newfoundland and Labrador.

The proposals outlined constitute a very important undertaking for the federal government. Not only will fundamental change occur within the transportation industry but, just as importantly, there will be significant implications for other sectors of the economy. Profound changes in the existing regulatory structure will require new approaches and a reshaping of existing attitudes which no doubt will result in substantial benefits to some and to others, impacts that may not be so positive.

In recent correspondence to the federal Minister, I indicated that the Government of Newfoundland and Labrador is prepared to support the overall new direction outlined in the *Freedom to Move* document. However, we must also express some concern about the potential impacts proposed changes will have on the province's economy.

I must stress at the outset that no region of this country should be allowed to suffer as a result of changes to existing transportation legislation. Furthermore, regions like Newfoundland and Labrador, who for years have tolerated substandard transportation infrastructure, should be regarded as a special case, and this should be clearly enunciated in the proposed legislation. This argument has been put forward by the provincial government and others, including several royal commissions.

The regional distribution of economic activity has in the past been determined largely by the adequacy of transportation systems. It then follows that if we are to attain a measure of growth and development comparable to other regions of the country, transportation in Newfoundland and Labrador must be viewed as a means to a larger end. It is equally important from our perspective to consider the social contributions the provision of adequate transportation services makes to the people of our province, who are still in large measure relatively isolated from the mainstream of Canadian society.

Throughout the *Freedom to Move* document constant reference is made to the need for reliance on competition and free market forces to promote freedom and flexibility and enhance efficiency and lower costs. The government of this province is a keen supporter of these principles. However, we all know that not all regions of the country are on the same economic footing, so it is sometimes difficult to apply these principles across the board. Decisions relating to transportation are sometimes likely to be in conflict with decisions designed to promote efficiency and this point must be recognized.

[Translation]

Je suis toutefois venu ici pour examiner avec vous les propositions que renferme le document intitulé *Aller sans entraves* et les incidences des modifications proposées à la Loi nationale sur les transports sur l'économie nationale en général et, bien sûr, sur l'économie de Terre-Neuve et du Labrador.

Les mesures proposées constituent une initiative majeure pour le gouvernement fédéral. Non seulement entraîneront-elles des transformations au sein de l'industrie des transports, mais elles auront aussi des répercussions importantes sur les autres secteurs de l'économie, fait qui est tout aussi important. Les changements en profondeur que le gouvernement propose d'apporter à la structure de réglementation exigeront des optiques nouvelles et l'adoption d'une mentalité nouvelle, ce qui produira sans aucun doute des retombées très salutaires pour certains, mais aussi des répercussions moins favorables pour d'autres.

Dans de récentes lettres à mon vis-à-vis fédéral, j'ai fait savoir que le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador était disposé à appuyer l'orientation générale présentée dans *Aller sans entraves*. Mais j'ai aussi dit craindre les répercussions que les mesures proposées pouvaient avoir sur l'économie de notre province.

Je me dois tout d'abord d'insister sur le fait qu'aucune région au Canada ne devrait souffrir à cause des modifications apportées à la législation sur les transports. En outre, les régions qui, comme Terre-Neuve et le Labrador, ont pendant des années toléré une infrastructure des transports inférieure à la normale, devraient être considérées comme des cas spéciaux et cela devrait entrer en ligne de compte dans les nouvelles mesures législatives. Le gouvernement provincial et d'autres, dont plusieurs commissions royales, ont fait valoir ce point.

La répartition régionale de l'activité économique a été largement dominée, dans le passé, par l'acceptabilité des réseaux de transport. Il s'ensuit donc que pour nous permettre d'atteindre un degré de croissance et de développement comparable à celui d'autres régions du Canada, il faudra que le gouvernement considère les transports à Terre-Neuve et au Labrador comme un moyen menant à une fin plus importante. Il faut aussi tenir compte, à notre avis, des contributions sociales que la prestation de services de transports adéquats peut faire aux résidents de notre province qui, dans une large mesure, sont encore isolés de la société canadienne.

Dans *Aller sans entraves*, le gouvernement fait valoir la nécessité de compter sur la concurrence et les forces de la libre entreprise pour favoriser la liberté et la souplesse, améliorer l'efficacité et réduire les coûts. Mon gouvernement appuie fermement ces principes. Mais nous savons tous que les diverses régions du Canada ne sont pas toutes sur un pied d'égalité en matière économique, de sorte qu'il peut parfois être difficile d'appliquer ces principes d'une manière générale. Les décisions touchant les transports peuvent parfois contredire celles qui visent à favoriser l'efficacité, et il importe de bien le reconnaître.

[Texte]

• 1305

The role that transportation plays in the development of the regions must be clearly and concisely spelled out. While this was recognized by the provincial Ministers responsible for regional economic development in their deliberations throughout the year, including the federal Minister, it is not recognized in the proposed new transportation legislation. The regional development Ministers in the release entitled *Regional Economic Development Intergovernmental Position Paper* adopted as a principle the recognition that transportation is the key to regional economic development. It went on to state that all regions of Canada are highly sensitive to the use of transportation as an instrument of economic development, and furthermore that transportation is essential to the growth of the nation and has a key role in any regional development policy. These statements, on which the First Ministers are also in complete agreement, is a clear expression of how the provision of transportation infrastructure and systems is to be viewed. On this basis, there must be a better reconciliation of this principle with those that are outlined in the *Freedom to Move* document.

There cannot be any misunderstanding or inconsistency in government's approach to regional development. Rather, they must be carefully enshrined in any new transportation legislation.

Even though it is true to say that much has changed since the passage of the National Transportation Act of 1967 it is, I believe, a little ambitious to state that the transportation industry has matured. That certainly is not the case in Newfoundland and Labrador as it relates to the transportation of freight. We are still very involved in the development process and nothing can be done to upset or constrain this process.

The Newfoundland railway which for years languished under little managerial attention and insufficient capital has performed very well during the past couple of years. We must build upon this success to ensure a suitable and stable rail system. The trucking industry, which experienced phenomenal growth through the 1970s, has levelled off and is now the most stable element of our transportation system. The direct water service which has experienced considerable problems is, I believe, starting to achieve a measure of stability. These three segments of the transportation industry in Newfoundland and Labrador are considered vital if we are to achieve our goals in economic and social development.

Recent studies completed on the transportation industry in the province have confirmed these statements. In particular, I would like to draw your attention to the Modal Roles Assessment—Newfoundland Interprovincial Freight Study, the purpose of which was to suggest the most cost-efficient role for each mode and to develop a strategy for realizing these roles in the provision of provincial freight services for the province up until 1991. The main conclusion of this report was that the status quo or the existing three mode freight system is recommended as the basis for future intermodal freight service

[Traduction]

Il faut énoncer clairement et explicitement le rôle des transports dans le développement des régions. Bien que les ministres provinciaux chargés du développement économique régional aient reconnu ce fait dans leurs délibérations tout au cours de l'année, notamment avec le ministre fédéral, cet aspect est laissé pour compte dans les nouvelles mesures qui ont été proposées. Dans leur énoncé de principe intergouvernemental sur le développement économique régional, les ministres ont reconnu que les transports étaient la clef du développement économique régional. Ils ont ajouté que toutes les régions du pays sont sensibles à l'utilisation des transports comme outil de développement économique, que les transports sont essentiels à la croissance du pays et qu'ils sont appelés à jouer un rôle clef dans la politique de développement régional. Ces énoncés, qui ont aussi fait l'unanimité parmi les premiers ministres, traduisent bien la façon dont doivent être considérés l'infrastructure et les réseaux de transport. Dans ce contexte, il importe donc de mieux accorder ce principe à ceux qui sont présentés dans *Aller sans entraves*.

L'optique du gouvernement en matière de développement doit être bien comprise et cohérente. Elle doit être soigneusement enchâssée dans toute nouvelle loi en matière de transport.

S'il est vrai que la situation a beaucoup évolué depuis l'adoption en 1967 de la Loi nationale sur les transports, il me semble un peu présomptueux d'affirmer que l'industrie des transports a atteint l'âge adulte. Cela n'est certes pas le cas à Terre-Neuve et au Labrador en ce qui concerne le transport de marchandises. Nous en sommes encore aux stades infantiles du développement, et rien ne doit venir entraver ce processus ou y nuire.

Le chemin de fer de Terre-Neuve qui, pendant des années, a été privé d'une gestion attentive et de capitaux, a donné un très bon rendement ces dernières années. Nous devons nous servir de ce succès comme tremplin afin d'aménager un réseau ferroviaire stable et acceptable. De son côté, le secteur du camionnage, qui a enregistré un taux de croissance phénoménal dans les années 1970, a maintenant atteint un plateau et il est assurément l'élément le plus stable de notre réseau de transport. Le service de transport par eau, qui a connu passablement de difficultés, commence maintenant à se stabiliser. Ces trois segments de l'industrie des transports de Terre-Neuve et du Labrador sont considérés comme essentiels à la réalisation de nos objectifs de développement social et économique.

Des études récentes sur le secteur des transports effectuées dans la province ont confirmé ces énoncés. Nous attirons notamment votre attention sur l'évaluation des rôles des modes de transport, soit l'étude sur le transport interprovincial de marchandises à Terre-Neuve, dont l'objet était de proposer la fonction la plus rentable de chaque mode de transport et d'élaborer une stratégie pour la concrétiser dans le cadre de la prestation de services de transports de marchandises jusqu'en 1991. Les auteurs du rapport ont conclu que le maintien du statu quo ou du système actuel à trois modes de transport

[Text]

to Newfoundland. It does the most to enhance the social structure of the island while at the same time ensuring the competition necessary to minimize indirect negative impacts which would accrue to consumers if intermodal competition were to deteriorate.

The Newfoundland government supports this recommendation and strongly urges the federal government to consider possible negative impacts that changes to the regulatory structure would have on that modal balance which has been attained.

The *Freedom to Move* paper contains a number of specific measures which may have a direct impact upon the transportation industry in Newfoundland and Labrador. Perhaps, if I am allowed, I will go through those in some detail, as much detail as can be addressed under the present document.

Dealing with air transportation, I have outlined a number of items there and I will just refer to them as I go on.

The government of the province in its submission to the public hearings conducted by the Air Transport Committee, the CTC in St. John's in March of 1984 and in Goose Bay in June of 1984, outlined somewhat similar measures. We stated that because of developments in the province with respect to Eastern Provincial Airways, the government views continued service to all current locations by that carrier with increased doubt. This is now starting to be realized and on this basis we see the role of other smaller Newfoundland and Labrador based carriers becoming increasingly important. Present federal government policy must become more attuned to the structural changes taking place in our air transport system.

We would stress again, however, that as a result of the proposed changes in the regulatory environment, the CTC or the new regulatory agency should have an increased monitoring role. Care should be taken by this agency to ensure that where changes are proposed by a carrier, service levels are not adversely affected such that inconvenience or increased cost to the travelling public will result.

The new agency should also be required to constantly monitor any changes in the air fare structure and be empowered to act if there is evidence that the lesser populated regions are experiencing higher air fares than in the past. Monitoring will also be necessary to ensure that the degree of cross-subsidization for individual carriers is not shifted such that regions like Newfoundland and Labrador will shoulder a greater share of the burden than has been the case in the past.

Accordingly, the various air carriers must be required to make available to the new regulatory agency all the necessary financial and operating information to make this type of analysis possible.

[Translation]

devait constituer le fondement du service de transport intermodal de marchandises à venir à Terre-Neuve. C'est le système qui contribue le plus à valoriser la structure sociale de la province tout en garantissant la concurrence nécessaire pour minimiser les retombées négatives indirectes dont se sentaient les consommateurs advenant la détérioration de la concurrence intermodale.

Le gouvernement de Terre-Neuve appuie cette recommandation et exhorte fortement le gouvernement fédéral à envisager les conséquences néfastes que des changements à la structure de réglementation auraient si l'équilibre entre les modes de transport ne pouvait être atteint.

Dans *Aller sans entraves* diverses mesures sont proposées qui pourraient avoir des retombées directes sur l'industrie des transports à Terre-Neuve et au Labrador. Si vous me le permettez, j'aimerais les examiner en détail.

En ce qui concerne le transport aérien, j'ai noté certains points auxquels je me reporterai au fur et à mesure de mon exposé.

Le gouvernement de la province a proposé des mesures semblables lors de son témoignage aux audiences publiques du Comité des transports aériens qui se sont déroulées à Saint-Jean en mars 1984 et à Goose Bay en juin 1984. Nous avons signalé que, à cause des mesures visant *Eastern Provincial Airways*, le gouvernement doutait de plus en plus de l'aptitude de ce transporteur à continuer à desservir tous les points qu'il dessert actuellement. Nous avons commencé à le constater et c'est pourquoi il nous semble de plus en plus important de confier un rôle à de petits transporteurs dont la base d'exploitation serait Terre-Neuve et le Labrador. Le gouvernement fédéral doit être sensibilisé aux transformations structurales qui se produisent au sein du système des transports aériens.

Nous insistons toutefois sur le fait que, par suite des modifications proposées au contexte de réglementation, il nous semble que la CCT ou le nouvel organisme de réglementation devrait jouer un rôle de surveillance accru. Ce dernier devra veiller à ce que le public voyageur ne fasse pas les frais de modifications proposées par les transporteurs, sous forme d'inconforts ou de coûts accrus.

Le nouvel organisme devra aussi exercer un contrôle de tout moment sur les modifications à la structure tarifaire et être habilité à intervenir s'il appert que les régions moins peuplées doivent payer des tarifs supérieurs à ceux du passé. La surveillance sera aussi nécessaire afin de s'assurer que la part de subventions réciproques pour les transporteurs individuels ne soit pas modifiée de telle sorte que des régions comme Terre-Neuve et le Labrador se chargent d'une plus grande partie du fardeau qu'elles ne l'ont fait dans le passé.

Par conséquent, il faut exiger que les divers transporteurs aériens fournissent au nouvel organisme de réglementation tous les renseignements nécessaires sur les finances et l'exploitation pour permettre ce genre d'analyse.

[Texte]

Special mention for people residing in remote areas should also be included in any new regulation. In areas like the coast of Labrador where air carrier service is a vital necessity provision should be made for the federal government to shoulder a part of the burden of the ongoing costs of providing the service. In addition, where market exit provisions allow a carrier to leave an isolated area a mechanism should be established to provide for automatic tendering for a new carrier. This mechanism should also include subsidy provisions so that increased costs to users will not result.

In the rail area, which has been discussed by a number of groups from Newfoundland, I have outlined the relevant parts of the *Freedom to Move* document. As you are aware, the island portion of the province is served by one railway, which has undergone dramatic changes over the past five years. The program of revitalization of the Newfoundland railway initiated in 1980 involved the creation of an intermodal service with containers and the elimination of boxcar service. The program, which is now 75% complete, has been a success. Both the efficiency and productivity of the railway have improved and as well the frequency of service, reliability of service and delivery times have improved substantially. Another benefit has been the increased competition between the rail, trucking and direct water modes.

As earlier stated, the provincial government views the retention and maintenance of the Newfoundland railway as being very important for the economic well-being of the province. Nothing, therefore, can be permitted to jeopardize the success which has been attained.

From this perspective, we are sceptical of some of the proposed changes to the railway legislation as outlined. In particular, we are concerned that a repeal of section 279, allowing for confidential contracts between shippers and carriers, will be of little benefit to the shippers in Newfoundland. It is our belief that the only beneficiaries of such a move would be the large shippers located in the central region of this country who have the volumes necessary to attract the lower rates. While we agree that the railways would not, in all likelihood, engage in destructive pricing practices, any shortfall in revenue as a result of an increased competitive environment in the central region would have to be met by increases in rates in the West and particularly in the Maritimes and a subsequent increase in the deficit of the Newfoundland portion of the railway.

Shippers who are captive to rail and regions who rely heavily on the railway would be placed in an obvious disadvantage.

Again, if this proposed change is to remain then confidential contracts should be filed with the new regulatory agency and a monitoring process again set up to ensure that shippers in the

[Traduction]

Toute nouvelle réglementation devrait comprendre une disposition particulière pour les habitants des régions éloignées. Dans des régions comme la côte du Labrador, où le service d'un transporteur aérien est indispensable, il faudrait prendre les dispositions nécessaires pour que le gouvernement fédéral se charge d'une partie du fardeau que représentent les coûts continus de la prestation du service. De plus, si des dispositions sur la résiliation de marchés permettent à un transporteur de quitter une région isolée, un ensemble de procédés devrait être établi pour obtenir un nouveau transporteur au moyen de soumissions automatiques. Il faudrait aussi prévoir des dispositions sur les subventions afin qu'il n'y ait aucune augmentation des prix pour les usagers.

En ce qui concerne les chemins de fer, dont ont discuté un certain nombre de groupes de Terre-Neuve, j'ai exposé les parties applicables du document intitulé *Aller sans entraves*. Vous savez sans aucun doute que l'île de la province est desservie par un chemin de fer, qui a subi de très grandes transformations au cours des cinq dernières années. Le programme de revitalisation du chemin de fer de Terre-Neuve qui a été entrepris en 1980 portait sur la création d'un service intermodal et l'utilisation de conteneurs et l'élimination du service de wagons couverts. Le programme, terminé à 75 p. 100, a été couronné de succès. L'efficacité et la productivité du chemin de fer se sont améliorées. La fréquence du service, sa fiabilité et la livraison se sont aussi considérablement améliorées. Un autre avantage du programme a été une plus grande concurrence entre les services ferroviaires, de camionnage et de transport direct par voie d'eau.

Tel que mentionné plus tôt, le gouvernement provincial considère que le maintien et l'entretien du chemin de fer de Terre-Neuve est très important pour le bien-être économique de la province. On ne peut donc permettre que quoi que ce soit compromette le succès du programme.

À ce point de vue, nous sommes sceptiques sur certaines des modifications proposées à la Loi sur les chemins de fer. Nous nous préoccupons en particulier du fait que l'abrogation de l'article 279, qui prévoit des marchés confidentiels entre les expéditeurs et les transporteurs, offre très peu d'avantages pour les expéditeurs de Terre-Neuve. Nous croyons que les seuls bénéficiaires d'un tel changement seraient les gros expéditeurs qui se trouvent dans les régions centrales du pays et ont les volumes nécessaires pour favoriser les taux moins élevés. Bien que nous admettons que les services ferroviaires ne s'engageraient pas, selon toute probabilité, dans des pratiques d'établissement des prix destructives, tout manque de revenus en raison d'un milieu où s'exercerait une plus forte concurrence dans la région centrale devrait être compensé par une augmentation des taux dans l'Ouest et particulièrement dans les provinces Maritimes et une augmentation ultérieure du déficit pour la partie du chemin de fer de Terre-Neuve.

Les expéditeurs captifs des services ferroviaires et les régions qui comptent beaucoup sur le chemin de fer seraient évidemment dans une position désavantageuse.

Encore une fois, si la modification proposée doit être acceptée, les contrats confidentiels devraient être déposés auprès du nouvel organisme de réglementation et un processus

[Text]

central region are not benefitting rate-wise at the expense of shippers in more remote areas.

I am pleased that an attempt has been made to reconcile the provisions for confidential rate-making with the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act. The filing of tariffs and the availability of information is necessary if these acts are to be properly administered. Accordingly, periodic summaries of all confidential contracts, including those not subject to assistance programs, should be made available to the public.

We are in agreement with the provision that common carrier obligations will be retained. This will ensure that shippers will have a continuous access to a railway system.

Changes to the captive shipper provisions, section 278 of the Railway Act, do not, we believe, reflect the realities of the shippers located in Newfoundland and Labrador. We recommend that instead the definition of the captive shipper be broadened to embrace those industries that do not have intra-rail competition.

We are in agreement with the repeal of section 276 of the Railway Act, which requires that a railway's rates be compensatory. As stated earlier, Newfoundland railway is undergoing dramatic changes, which are resulting in substantial improvements to the cost of providing this service. It is important that during this development period the railway be granted the flexibility to establish rates which will ensure continued consumer utilization. However, we recognize that this must not be done to the detriment of competing modes.

The Newfoundland government has maintained that not only should the railway not be subject to section 276 of the Railway Act but that any setting of compensatory rates be done in accordance with section 32.(2) of The Terms of Union. This section states that for the purpose of railway rate regulation the Island of Newfoundland will be included in the Maritime region of Canada. This would require that certain tariffs to and from Newfoundland be replaced with tariffs based on the rate structure in effect on the movement of traffic to and from the Maritime provinces. This long-standing interpretation of the railway rate regulation for the province should therefore be included in the new National Transportation Act.

Finally, the provision for branch line abandonment needs more clarification, in our view. The criteria that will be considered by the regulatory agency is not specified in circumstances where no local railway operator is prepared to

[Translation]

de surveillance devrait être établi pour s'assurer que les expéditeurs de la région centrale ne profitent pas des taux aux dépens des expéditeurs des régions plus éloignées.

Je suis heureux qu'on ait tenté de concilier les dispositions pour l'établissement des taux pour les marchés confidentiels avec la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport dans la région Atlantique. L'enregistrement des tarifs et l'accès à l'information sont nécessaires pour que ces lois soient convenablement appliquées. Par conséquent, des résumés périodiques de tous les marchés confidentiels, y compris ceux qui ne sont pas prévus par les programmes d'aide, devraient être rendus publics.

Nous sommes d'accord avec la disposition selon laquelle il faut maintenir les obligations du transporteur public, ce qui permettra de s'assurer que les expéditeurs aient continuellement accès à un réseau de chemins de fer.

Nous sommes d'avis que les modifications aux dispositions sur les expéditeurs captifs des services ferroviaires, article 278 de la Loi sur les chemins de fer, ne reflètent pas les réalités des expéditeurs qui se trouvent à Terre-Neuve et au Labrador. Nous recommandons que la définition de ce genre d'expéditeur soit plutôt élargie et comprenne les industries pour lesquelles aucune concurrence intra-chemin de fer n'existe.

Nous sommes d'accord avec l'abrogation de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer qui exige que les taux d'un service ferroviaire soient compensateurs. Tel que mentionné plus tôt le chemin de fer de Terre-Neuve subit de très grandes transformations qui entraînent d'importantes améliorations en ce qui concerne le coût de la prestation de ce service. Il est important que pendant cette période d'aménagement, on accorde au service ferroviaire une plus grande souplesse dans l'établissement des taux, ce qui assurera une utilisation continue par les usagers. Nous reconnaissons cependant que cela ne doit pas se faire au détriment des autres moyens de transport qui font concurrence.

Le gouvernement de Terre-Neuve soutient que non seulement les services ferroviaires ne doivent pas être assujettis à l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer mais que tout établissement des taux compensateurs soit fait en vertu de l'article 32.(2) des Conditions de l'Union. Cet article prévoit qu'aux fins de la réglementation des tarifs ferroviaires, l'Île de Terre-Neuve soit comprise dans la Région maritime du Canada. Il serait donc nécessaire que certains tarifs de transport à destination et en provenance de Terre-Neuve soient remplacés par des tarifs basés sur la structure tarifaire en vigueur sur le mouvement du trafic à destination et en provenance des provinces Maritimes. Cette interprétation de longue date du règlement sur les tarifs ferroviaires pour la province devrait donc faire partie de la nouvelle Loi nationale sur les transports.

Finalement, nous sommes d'avis qu'il faut davantage préciser la disposition sur l'abandon d'une ligne d'embranchement. Les critères dont tiendra compte l'organisme de réglementation ne sont pas précisés dans les circonstances où

[Texte]

take over the line and there is an objection filed. In addition, the circumstances under which lines other than branch lines may be abandoned is not spelled out. We sincerely hope it is not an attempt to provide a method for abandoning the Newfoundland railway should current CN corporate policy change.

The marine sector: In our view, reserving the coasting trade for Canadian ships is not consistent with government policy of reform for the transportation system. It simply makes the coasting trade more restrictive. The removal of Commonwealth ships could have a negative impact on area shippers and receivers as the use or potential use of these ships has, up to now, constrained water, rail and truck rates from central Canada.

However, if this proposal is allowed to stand, then provisions should be made to make the waiver system more effective. Waivers should be granted quickly when no suitable Canadian ship is available, and the definition of 'suitable' should be enlarged to include physical, technical and commercial factors. In addition, when a non-Canadian ship is temporarily admitted to the Canadian coasting trade under a waiver, no customs duties, taxes or fees should be charged.

Another change to the Canadian Shipping Act which is also cause for concern is the section of the act which deals with charges relating to navigational services, and in particular, with ice-breaking and escorting services. These services, provided by the Canadian Coast Guard, are essential for the maintenance and operation of the majority of interprovincial ferry services during the winter months. The province is currently providing generous support to the provision of ferry services, and any increases in the cost of support services could well lead to a diminished level of service. It is important for the federal government to reconsider their action in this area.

There are several other areas outlined in the white paper that I wish to briefly address. The first is the proposed changes to the economic regulation of the extraprovincial trucking industry. Significant progress has already been made in this area with the signing of a memorandum of understanding in February of this year. The consultative process that was clearly evident at that time will, we hope, provide the impetus for the debate that will be necessary in other aspects of regulatory reform of the transportation industry.

The maintenance of a strong, stable Canadian trucking industry is very important, in our view. Safety as well must remain an overriding consideration, and any changes that are contemplated must be done only in close co-operation with the provinces.

The second area is the emphasis on transportation-oriented Crown corporations and the role they will play in the implementation of government policy. While we agree that

[Traduction]

aucun exploitant de chemin de fer local n'est disposé à s'occuper de la ligne et qu'une objection est formulée. De plus, les circonstances en vertu desquelles les lignes autres que les lignes d'embranchement peuvent être abandonnées ne sont pas clairement expliquées. Nous espérons sincèrement qu'il ne s'agit pas d'une tentative pour fournir une méthode afin d'abandonner le chemin de fer de Terre-Neuve si la politique actuelle de la société CN change.

En ce qui concerne le domaine maritime, nous sommes d'avis que le fait de réserver le cabotage aux navires canadiens n'est pas conforme à la politique gouvernementale de réforme du système de transport, parce qu'il restreint simplement le cabotage. La suppression des navires du Commonwealth pourrait avoir des répercussions négatives sur les expéditeurs et les réceptionnaires de la région parce que l'utilisation de ces navires a jusqu'à présent permis d'éviter les taux maritimes, ferroviaires et de camionnage de la région centrale du Canada.

Si cette proposition est toutefois valide, il faudra prendre des dispositions pour rendre le système de renonciation plus efficace. Des renonciations devraient être accordées rapidement lorsque aucun navire canadien approprié n'est disponible et la définition du terme «approprié» devrait être élargie de façon à comprendre les facteurs physiques, techniques et commerciaux. De plus, lorsqu'un navire étranger est temporairement admis au cabotage canadien en vertu d'une renonciation, aucun droit d'entrée, taxe ou droit ne devrait être exigé.

Une autre modification à la Loi sur la marine marchande du Canada qui est aussi une source de préoccupation est l'article de la loi qui porte sur les frais relatifs aux services de navigation et en particulier aux services de brise-glace et d'escorte. Ces services, fournis par les garde-côtes canadiens sont essentiels au maintien et à l'exploitation de la majorité des services de traversier interprovinciaux pendant les mois d'hiver. La province offre actuellement un généreux appui financier pour la prestation des services de traversier et toute augmentation du coût des services de soutien pourrait très bien entraîner une diminution de la qualité du service. Il est important que le gouvernement fédéral reconsidère les mesures prises à ce sujet.

Je tiens aussi à traiter de plusieurs autres questions exposées dans le Livre blanc. La première porte sur les modifications proposées à la réglementation économique de l'industrie du camionnage extraprovinciale. D'importants progrès ont déjà été accomplis dans ce domaine par la signature d'un protocole d'entente en février, cette année. Le processus consultatif qui était clairement évident à ce moment donnera, nous l'espérons, l'impulsion pour le débat qui sera nécessaire pour d'autres aspects de la réforme de la réglementation de l'industrie du transport.

Le maintien d'une industrie canadienne du camionnage vigoureuse et stable est, à notre avis, très important. La sécurité doit aussi demeurer d'une importance primordiale et tout changement ne doit être envisagé qu'en étroite collaboration avec les provinces.

La deuxième question porte sur l'importance accordée aux sociétés d'État qui s'intéressent au transport et le rôle qu'elles joueront dans la mise en application de la politique gouverne-

[Text]

Crown corporations in transportation or any other sector, for that matter, should be expected to act as good corporate citizens, it is not clear how the federal government intends to enforce this requirement. As well, the role of Crown corporations and the provision of constitutional services, such as the gulf ferry service and coastal service on the Newfoundland railway, must be spelled out.

Another area is the proposed changes to the dispute-resolving mechanisms of the regulatory agency. No one can deny that the mechanisms currently in place are cumbersome, time-consuming and, for the most part, unrealistic. The new mediation and final-offer arbitration provisions would appear to provide a much easier method of resolving disputes. We are therefore in agreement with the proposal outlined.

The reparation provisions, however, need considerably more clarification. It is not clear, for example, whether reparation will be limited to the person who succeeds with the complaint or that payment will be made to all shippers who experience the same problem. The establishment of a new regulatory agency to replace the Canadian Transport Commission is, we believe, consistent with the new approach that has been taken. The proposed decentralization of this new agency to include branch offices in eastern and western regions will, we hope, result in a better appreciation of local concerns and interest by regulators. The structure of this new agency, however, should receive very careful attention. Consultation with the provinces in this important undertaking is highly desirable.

Finally, the revised legislation will provide the Minister of Transport with the power to provide policy direction to the regulatory agency. This is, we believe, compatible with the functions of the Minister. However, we would caution that the new regulatory agency must be permitted a large measure of autonomy and any ministerial direction must be restricted to matters of policy, with the Minister not becoming involved in individual cases before the agency.

Mr. Chairman, a new national transportation policy will have far-reaching implications for all regions of this country. Indeed, the proposals outlined will result in uneven impacts in many areas. It is imperative then, that the consultative process be given the chance to work. We would therefore strongly recommend that a federal-provincial task force be established, part of whose mandate would be to study and report on the implications of the proposed changes on the regions. We would caution that any regulatory change be undertaken in a gradual and orderly fashion so as to minimize any disruptions that may occur.

[Translation]

mentale. Bien que nous convenons que les sociétés d'État, dans le domaine des transports ou dans tout autre domaine, doivent agir à titre de bons citoyens moraux, il n'est pas clair comment le gouvernement fédéral a l'intention de mettre en application cette exigence. Aussi, le rôle des sociétés d'État et la prestation des services constitutionnels, comme le service de traversier du golfe et le service côtier du chemin de fer de Terre-Neuve, doivent être bien clairement expliqués.

Une autre question porte sur les changements proposés aux mécanismes de règlement des différends de l'organisme de réglementation. Il est impossible de nier que les procédés existants sont fastidieux, exigent beaucoup de temps et dans la majorité des cas sont peu réalistes. Les nouvelles dispositions sur la médiation et l'arbitrage pour les dernières propositions semblent offrir une méthode beaucoup plus facile pour résoudre les conflits. Nous sommes donc d'accord avec la proposition exposée.

Les dispositions sur les réparations doivent toutefois être considérablement mieux définies. Il n'est pas clair, par exemple, si la réparation est limitée à la personne dont la plainte prévaut ou s'il faut dédommager tous les expéditeurs qui ont le même ennui. L'établissement d'un nouvel organisme de réglementation afin de remplacer la Commission canadienne des transports est, d'après nous, conforme aux nouvelles démarches. La décentralisation proposée de ce nouvel organisme doit comprendre des bureaux dans les régions de l'Est et de l'Ouest, ce qui entraînera, nous l'espérons, une meilleure appréciation chez les responsables des préoccupations et des intérêts locaux. Il faudra toutefois prêter une attention toute particulière à la structure de ce nouvel organisme. Il est très souhaitable qu'une consultation ait lieu avec les provinces pour cette importante entreprise.

Finalement, la loi révisée donnera au ministre des Transports le droit de fournir des directives sur la politique à l'organisme de réglementation. Nous croyons que cette fonction est compatible avec les attributions du ministre. Nous affirmons toutefois qu'il faut donner au nouvel organisme de réglementation une grande autonomie, que toute directive ministérielle doit se borner aux questions de politique et que le ministre ne doit pas s'intéresser aux cas individuels avant que l'organisme ne s'en charge.

Monsieur le président, une nouvelle politique nationale sur les transports aura des répercussions d'une grande portée pour toutes les régions du pays. De fait, les propositions décrites auront une incidence inégale d'une région à l'autre. Il est donc impératif de donner au processus de consultation la chance de fonctionner. Par conséquent, nous recommanderions fortement que soit créé un groupe de travail fédéral-provincial, dont le mandat consisterait notamment à étudier les répercussions des changements proposés sur les régions et à présenter un rapport à ce sujet. Nous recommanderions que tout changement apporté aux règlements se fasse de manière graduelle et ordonnée afin de réduire au minimum les perturbations éventuelles.

[Texte]

• 1320

While we can accept that a move toward further deregulation and an increase in competition is desirable, we must continue to stress that in areas like Newfoundland and Labrador, regional development objectives must become the first consideration. Given that the committee members recognize that the provision of an efficient, affordable and dependable transportation system presents a great challenge, as Canadians living in Newfoundland and Labrador, we have a full right to a transportation system comparable to that which exists in the rest of the country, and no effort must be spared to ensure that this is achieved.

The Chairman: I want to thank you, Mr. Minister, for a thoughtful presentation. It raises some very fundamental problems with which this committee knows it has to deal.

Mr. Tobin: I would like to begin by thanking Mr. Dawe for what I think is an excellent presentation and one that summarizes many of the problems which confront Atlantic Canadians in trying to assess the impact of deregulation on our region.

In considering his province's position with respect to the *Freedom to Move* document and while he accepts and encourages less regulation and more relevant regulation, is the Minister really telling us in this committee that regulation of transportation industries in Atlantic Canada—Newfoundland in particular—must be continued? Are we really not talking about re-regulation versus deregulation?

Mr. Dawe: I suppose we are talking about re-regulation in essence. Everybody looks for the happy medium and I guess from our position that is what we are trying to identify.

I think one of the concerns we had about the general thrust of the *Freedom to Move* document was that it tried to present a Canadian document by making something that would be uniform. I would suggest to the committee that a Canadian document is one that recognizes fully the various regions of this country and that there have to be different policies and different directions applied to different parts of the country.

Mr. Tobin: Mr. Dawe, assuming we would proceed with a new national transportation act in the new year that did not entail the principle outlined by the premiers at their conference in St. John's which said that transportation is a key to regional economic development... assuming we were to proceed on the basis of having a level playing field in so far as regulation was concerned across Canada, with few exceptions, and not have that principle encompassed in the new national transportation act—the act would then perhaps abrogate existing arrangements or agreements such as the one you have pointed out between the Ministers of Regional Development Ministers... Is that a fair assessment of your government's position?

Mr. Dawe: I think it is a fair assessment—I do not want to speak for the other provinces—of what is happening or the

[Traduction]

Même si nous pouvons accepter qu'une déréglementation plus poussée et une concurrence plus vive sont souhaitables, nous devons continuer de souligner que, dans des régions comme Terre-Neuve et le Labrador, les objectifs en matière d'expansion régionale doivent prévaloir. Les membres du Comité reconnaissent que l'existence d'un réseau de transport efficient, abordable et fiable présente un défi de taille. En tant que Canadiens vivant à Terre-Neuve et au Labrador, nous avons pleinement droit à un réseau de transport comparable à celui qui existe dans le reste du pays et aucun effort ne doit être ménagé pour que ce droit soit respecté.

Le président: Je vous remercie, Monsieur le ministre, de cet exposé très sérieux. Il soulève quelques problèmes des plus fondamentaux auxquels le comité sait qu'il doit apporter une réponse.

M. Tobin: J'aimerais d'abord remercier monsieur Dawe pour son excellent exposé qui résume bon nombre des problèmes auxquels sont confrontés les Canadiens de l'Atlantique qui cherchent à évaluer les conséquences de la déréglementation dans notre région.

Considérant la position de sa province au sujet du document «Aller sans entraves» et le fait qu'il accepte et appuie une diminution de la réglementation et une réglementation plus pertinente, le ministre est-il en train de dire au Comité que la réglementation de l'industrie des transports dans la région de l'Atlantique et à Terre-Neuve en particulier doit se poursuivre? Ne sommes-nous pas en train de parler d'une nouvelle réglementation plutôt que de déréglementation?

M. Dawe: Je suppose que nous parlons essentiellement de nouvelle réglementation. Tout le monde cherche le compromis idéal et d'après notre position, je crois que c'est ce que nous essayons de définir.

L'un des aspects qui nous inquiète dans le document «Aller sans entraves» est qu'il tente de présenter une vision canadienne fondée sur l'uniformité. Je dirai humblement au Comité qu'une vision canadienne est celle qui reconnaît pleinement les diverses régions du pays et qu'il faut appliquer des politiques et des orientations différentes à ces diverses régions.

M. Tobin: Monsieur Dawe, en supposant que nous adoptions une nouvelle loi nationale sur les transports au cours de la prochaine année et que cette loi ne stipule pas le principe énoncé par les premiers ministres au cours de leur conférence de St. John's que les transports sont un facteur clé du développement économique régional, en supposant que nous nous appuyions plutôt sur le principe que les règles du jeu sont, à quelques exceptions près, les mêmes partout au Canada et que ce principe ne serait pas formulé dans la nouvelle loi nationale sur les transports—la loi abrogerait peut-être les dispositions ou les ententes actuelles telles que celle que vous avez énoncée et qui existe entre les ministres de l'Expansion régionale. S'agit-il d'une évaluation juste de la position de votre gouvernement?

M. Dawe: Je crois que c'est une bonne évaluation de ce qui se passe, de ce qu'on pense dans notre province. Je ne veux pas

[Text]

thinking in our province. It seems to me to be echoed by all the provinces across the country. This was highlighted on three separate occasions: when the First Ministers met out west; when the economic development Ministers met in St. John's; and, laterally, the Premiers Conference held in St. John's echoed the same sentiments. You cannot isolate transportation from every other single aspect of economic development in the country. As it relates to regional development, it is by far the largest key element.

Mr. Tobin: Mr. Dawe, I want to ask you something in particular. At the top of page 12 you say:

We are in agreement with the repeal of Section 276 of the Railway Act, which requires that a railroad's rates be compensatory.

• 1325

Then you go on to indicate subsection 32.(2) of the Terms of Union of Newfoundland provide that service shall be provided Newfoundland at the Maritime rate. Hence subsidy is involved.

Your position is very clear; but I want to put it to you that the Atlantic Truckers' Association was before this committee yesterday and said to us... as you know, the CTC had ordered at one point that increases of 17% to 50% be imposed, and a federal Cabinet moratorium was imposed on that decision. We are still waiting to see what the outcome is going to be. But they indicated that they felt in the final analysis the CTC decision would prevail. Secondly, they said even if it does not, what they were arguing, at the very least, was that the same subsidy CN is exercising in setting its rates ought to be applied to them as well.

How do you respond to that, sir?

Mr. Dawe: I certainly would not want to speak on behalf of an individual transportation sector, i.e., the trucking association.

Mr. Tobin: No, but as Minister in Newfoundland.

Mr. Dawe: Certainly they have a point as it relates to their industry. But I would like to refer you back to what I mentioned about a study that was done, commissioned by both the federal government and the province; an assessment of freight movement in the province up to 1991; an intermodal study. The conclusion from that assessment—and that was done by people from the federal bureaucracy, our own staff, and others—was that both levels of government should try to do whatever they could to maintain that *status quo*, which was about a three-way split in the freight movement in the province. From a provincial point of view, that was by far the best economic way to proceed. If there had to be some slight adjustments through minor subsidies or through different things in other areas, then that should be done to maintain that fairly balanced split among water, rail, and trucks. And that, based on that analysis and that study, is really where we are coming from with our policy on the three-mode system.

Mr. Tobin: Mr. Dawe, you would be interested in knowing that we heard about TerraTransport rates as far away as

[Translation]

parler pour les autres provinces. Il me semble que cette position reçoit l'appui de toutes les provinces. C'est ce qui est ressorti à trois occasions: quand les premiers ministres se sont rencontrés dans l'Ouest; quand les ministres de l'Expansion économique se sont rencontrés à St. John's; puis dernièrement, au cours de la Conférence des premiers ministres qui a eu lieu à St. John's. Il est impossible de dissocier le transport des autres aspects du développement économique du pays. En ce qui concerne le développement régional, le transport est l'élément clé, et de loin.

M. Tobin: Monsieur Dawe, j'aurais une question précise à vous poser. En haut de la page 12 vous dites:

Nous approuvons l'abrogation de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer, qui prévoit que les tarifs ferroviaires seront compensatoires.

Puis, vous ajoutez que le paragraphe 32.2 des Conditions de l'union de Terre-Neuve prévoit que le service devra être offert à Terre-Neuve au tarif des provinces maritimes. D'où la nécessité d'une subvention.

Votre proposition est très claire, mais j'aimerais vous indiquer que l'*Atlantic Truckers' Association* s'est présentée devant nous hier et nous a déclaré, comme vous le savez, que la CCT a ordonné des hausses de 17 à 50 p. 100 et que le cabinet fédéral a décrété un moratoire sur cette question. Nous attendons toujours la décision finale. Mais, selon l'Association, en dernière analyse, la décision de la CCT devrait prévaloir. Deuxièmement, même si la décision de la CCT était renversée, l'Association soutient que, à tout le moins, le niveau de subvention intégré à la structure tarifaire du CN devrait s'appliquer aussi au camionnage.

Que répondez-vous à cet argument, monsieur?

M. Dawe: Je n'oserais certainement pas me faire le porte-parole d'une branche particulière du secteur des transports, en l'occurrence celle du camionnage.

M. Tobin: Non, mais à titre de ministre de Terre-Neuve.

M. Dawe: Ils ont certainement un argument valable en ce qui concerne leur secteur d'activité. Mais j'aimerais vous rappeler mes propos au sujet d'une étude intermodale qui a été commandée par le gouvernement fédéral et la province afin d'évaluer l'évolution du fret dans la province jusqu'en 1991. La conclusion de cette évaluation, réalisée par des fonctionnaires fédéraux, notre personnel et d'autres, est que les deux paliers du gouvernement devraient faire tout leur possible pour maintenir le statu quo, autrement dit une répartition égale du fret entre trois moyens de transport. Du point de vue provincial, c'est de loin la manière la plus économique de fonctionner. S'il fallait apporter des ajustements mineurs par le biais de petites subventions ou par d'autres moyens dans d'autres domaines, ces ajustements devraient viser à maintenir une répartition assez équilibrée entre les transports maritime, aérien et terrestre. Et c'est sur cette analyse et cette étude que repose notre politique du réseau trimodal.

M. Tobin: Monsieur Dawe, vous serez certainement intéressé de savoir que nous avons entendu parler des tarifs

[Texte]

British Columbia; repeated references to TerraTransport and section 276 of the act. Is it fair to say that the Government of Newfoundland's position would be that subsection 32.(2) would be used, if necessary, by way of constitutional challenge, were section 276 applied in a straight form to TerraTransport?

Mr. Dawe: I think it would be fair to say we do have Terms of Union, they are constitutionalized, and subsection 32.(2) is a part of those Terms of Union. I suppose they would apply, hopefully, in this instance and others as well.

Mr. Tobin: I only ask the question for the benefit of members, to put on the record that more than just a regulation is at stake here. There are also the Terms of Union, in the case of Newfoundland.

If I read you correctly on the air side, what you are clearly saying to us is that regulation of the air industry in Newfoundland—and that is not much different from what we have heard from other witnesses about the rest of Atlantic Canada—must continue. You ask for some control of service, levels of service, fares, methods for utilizing cross-subsidies, etc., and a constant monitoring role; none of which, if you read the paper *Freedom to Move*, would be included in any new set of regulations. The only monitoring process—and I welcome your recommendation for a federal-provincial task force to study the impact of deregulation—under *Freedom to Move* would be an assessment in five years. There would be no cross-subsidization per se except where an airline wanted to feed its own major routes, fares would be based on costs—user-pay—and service would be commensurate with whatever the market dictated service should be, versus whatever the needs might be in a particular community.

Are we to take it from your presentation that you are saying we have to continue regulation on the air side?

Mr. Dawe: What the paper is proposing, and what has been proposed, is a complete reversal of what has been the case. I think transportation is too important to let that occur and wait for a five-year period or a two-year period. If it is going to occur—and the consensus seems to be that we do need change and that we do need accommodation, particularly as it relates to the lessening of regulatory controls on the industry—then we should be wise enough to have an ongoing monitoring process of that right from the beginning and not wait and see where the snow falls but make sure we know beforehand what the implications are going to be.

• 1330

Mr. Tobin: So you do not accept that the marketplace should determine in Deer Lake as the marketplace would determine in Toronto the structures, rates and types of equipment to be used on the service in Newfoundland.

Mr. Dawe: It is very difficult to allow the same rules to apply, obviously, because of the numbers of people who are

[Traduction]

TerraTransport jusqu'en Colombie-Britannique; nous avons souvent entendu parler de TerraTransport et de l'article 276 de la loi. Est-il juste d'affirmer que le gouvernement terre-neuvien se servirait, au besoin, du paragraphe 32.2 pour contester la constitutionnalité de la loi si l'article 276 s'appliquait sans distinction à TerraTransport?

M. Dawe: Je crois qu'il serait juste d'affirmer que nous avons les Conditions de l'union, qu'elles sont constitutionnalisées et que le paragraphe 32.2 fait partie de cet acte constitutionnel. J'ose espérer que cet acte s'appliquerait dans ce cas comme dans les autres.

M. Tobin: Je ne pose la question que pour le bénéfice des membres, pour que l'on sache que la réglementation n'est pas le seul enjeu dont il est question ici. Il y a aussi les Conditions de l'union dans le cas de Terre-Neuve.

Si je lis bien entre les lignes, ce que vous nous dites vraiment, c'est que la réglementation des transports aériens doit continuer à Terre-Neuve—et, en cela, votre position ne se démarque pas vraiment de celle des autres témoins du reste de la région de l'Atlantique. Vous demandez une certaine forme de contrôle des services, des niveaux de service, des tarifs, des méthodes d'utilisation croisées et l'exercice constant d'un rôle de surveillance. Aucun de ces aspects, si vous lisez bien le document «Aller sans entraves» ne serait compris dans la nouvelle réglementation. Le seul mécanisme de surveillance—et je prends note de la recommandation que vous faites de créer un groupe de travail fédéral-provincial chargé d'étudier l'incidence de la déréglementation—prévu dans le document «Aller sans entraves», serait une évaluation dans cinq ans. Il n'y aurait pas de subventions croisées proprement dites, sauf que lorsqu'un transporteur aérien voudrait alimenter ses routes principales, les tarifs se fonderaient sur les coûts, et le niveau de service serait établi en fonction du marché plutôt que par rapport aux besoins d'une communauté particulière.

Devons-nous déduire de votre exposé que nous devons continuer de réglementer le transport aérien?

M. Dawe: Ce qui est proposé dans le mémoire et ce qui a été proposé, c'est un virage à 180 degrés. Je crois que les transports sont trop importants pour que nous laissions une telle chose se produire et attendions cinq ou deux ans. Si cela devait arriver—et on semble être d'accord sur le fait que nous avons besoin d'un changement et de souplesse, en particulier en ce qui concerne le relâchement des contrôles réglementaires sur l'industrie—alors nous devrions avoir la sagesse de nous munir d'un mécanisme de surveillance dès le départ et ne pas attendre de voir dans quelle direction tournera le vent, mais de nous assurer plutôt que nous connaissons d'avance les conséquences de nos gestes.

M. Tobin: Par conséquent, vous n'acceptez pas que le marché détermine à Deer Lake, comme il le fait à Toronto, les structures, les tarifs et le type de matériel à utiliser pour desservir Terre-Neuve.

M. Dawe: De toute évidence, il est très difficile d'appliquer les mêmes règles, en raison du nombre de personnes touchées

[Text]

involved and the type of service that is offered. We have to be very careful about those structures and how they impact, both socially and economically, on the people in the more remote areas of the country.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman, and thank you, Mr. Minister, for coming to appear before us.

I find your submission is very similar to a number of others we have had in Halifax and Winnipeg and Vancouver. We did not get much of it in Ottawa, because it is not what you would call an outlying region.

Mr. Dawe: It depends on where you are coming from.

Mr. Benjamin: Yes. Is it not true that the *Freedom to Move* paper, in general, runs completely contrary to transportation policy in just about every province in Canada? I am interested in knowing, were you or your officials or your government or other provinces consulted during the writing or prior to the making public of *Freedom to Move*? Did you have any input into it at all, because we have heard a lot about consultation in the last year and a half?

Mr. Dawe: I think it would be fair to say that our big involvement has been subsequent to the release of that document. I do not find anything wrong with that, if the document is itself a discussion paper, which it is intended to be. What happens after the distribution of that document and the input is of concern to me. As a provincial transportation minister, I expressed concern that if appearing before the House of Commons standing committee were the only opportunity I would get to express provincial views and to have input, then I would be somewhat upset. However, I was assured, and there have been ongoing discussions at the officials' level and again at the transportation ministers' conference in Vancouver just recently about this particular document, and there is an ongoing process.

I guess my concern as a provincial legislator and as a provincial Minister of Transportation is that as of yet—and I am sure that the committee is in the same boat—we do not have any answers to some of the questions we have been posing for some time, as it relates to the 'what if', and there is nothing after 'what if'. There has been a big series of questions asked by all the Ministers across the country, without, I think, answers at the end of those questions, and this is where we are concerned. There are some real questions, and if we had the answers, and if the answers were developed jointly, then I think we could bring forward, in the not-too-distant future, a transportation policy, a national transportation policy that could address some of the regional concerns. I am hopeful that the process will continue and will, in fact, occur.

Mr. Benjamin: You would like to see this committee hold further hearings in other parts of the country on the paper, and also hold hearings on legislation, as and when we get it?

[Translation]

et du type de service offert. Nous devons faire attention à l'incidence sociale et économique de ces structures sur les populations des régions éloignées du pays.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci à vous, monsieur le président et à vous aussi, monsieur le ministre, de comparaître devant nous.

Je trouve que votre mémoire ressemble beaucoup à de nombreux autres que nous avons reçus à Halifax, Winnipeg et Vancouver. Nous n'en avons pas beaucoup vus à Ottawa, parce qu'il ne s'agit pas de ce qu'on pourrait appeler une région éloignée.

M. Dawe: Tout dépend d'où vous venez.

M. Benjamin: Bien sûr. N'est-il pas vrai que, en règle générale, le document *Aller sans entraves* s'oriente dans une direction tout à fait opposée à celle des politiques de presque toutes les provinces en matière de transports? J'aimerais savoir si vous, vos collaborateurs ou encore votre gouvernement ou les provinces, vous êtes consultés pendant la rédaction d'*Aller sans entraves* ou avant que ce document ne soit publié? Avez-vous eu votre mot à dire, parce que nous avons beaucoup entendu parler de consultation depuis un an et demi?

M. Dawe: Je pense qu'il serait juste d'affirmer que notre plus grande participation s'est faite après la parution du document. Je n'y vois aucune objection, si le document dont il est question est vraiment un document de travail. Ce qui m'intéresse, c'est ce qui arrive une fois que le document est distribué et l'apport qu'on peut avoir à ce moment-là. En tant que ministre provincial des Transports, j'ai indiqué que je serais un peu vexé si la seule occasion qui m'était donnée d'exprimer les points de vue provinciaux et d'apporter ma contribution se limitait à une présence devant un comité permanent de la Chambre des communes. On m'a toutefois rassuré; de plus, il y a des discussions constantes entre les hauts fonctionnaires, on en a parlé au cours de la conférence des ministres des Transports qui a eu lieu récemment, et il y a un processus permanent.

A titre de législateur provincial et de ministre provincial des Transports, je m'inquiète de ce que jusqu'ici—et le Comité se trouve certainement dans la même situation—nous n'avons pas eu de réponse à des questions que nous posons depuis un certain temps déjà au sujet des hypothèses. C'est le grand vide. Tous les ministres du pays ont posé une longue liste de questions qui sont restées sans réponse selon moi, et c'est ce qui nous préoccupe. Il y a des questions de fond, et si nous avions des réponses, des réponses formulées conjointement, je crois que nous pourrions dans un avenir assez rapproché, proposer une politique des transports, une politique nationale des transports qui apaiserait certaines des inquiétudes régionales. J'espère que le processus continuera et qu'il y aura des résultats concrets.

M. Benjamin: Vous aimeriez que le Comité tienne des audiences dans d'autres régions du pays au sujet du document, ainsi qu'au sujet de la nouvelle loi quand nous en serons là?

[Texte]

Mr. Dawe: I would. This is speaking somewhat personally, but I think the process is just too quick.

You indicated yourself, Mr. Chairman, that you are under some time constraints, and I appreciate that, but I am not sure whether or not the time constraints are as legitimate as one would be led to believe. I think there is time, if we want a good transportation policy that has aspects of uniformity to it. I pointed out in the presentation that we had discussions for approximately two years, as it relates to trying to change the regulatory constrictions on the trucking industry in the country. There were a number of meetings. Some uniformity can be created. There are aspects of deregulation of the trucking industry that apply from British Columbia to Newfoundland, and we have addressed those. However, there are also some regional concerns, and they have been addressed as well. There is a mechanism in place to allow for some deregulation or re-regulation in the trucking industry that is specific to the regions of the country. That particular document does both, and I would hope that this process can do both as well.

• 1335

Mr. Benjamin: We have had a number of briefs. Here is something that was started by the Liberals and they still support it, and being continued by the present administration in spades; and it is like my mother used to talk to us kids, we are all a bunch of 'yeah-buffers'—we are in great support of this—yeah, but . . . You indicate here that you are prepared to support the overall direction. You say further:

The government of this province is a keen supporter of these principles through *Freedom to Move* reference to reliance on competition and free market forces, promote freedom and flexibility, and enhance efficiency.

That is great but on the other hand, you start "yeah-butting" us. You are a special case. Well, we have had probably 30 or 40 special cases presented to us. Do you really believe you can have deregulation or minimal regulation in one part of the country and regulation in the other part?

Mr. Dawe: Sure.

Mr. Benjamin: Do you really think that is going to work?

Mr. Dawe: Sure. My impression is that is what Canada is all about.

Mr. Benjamin: Then whatever happened to the principle which it adhered to since 1867 and since 1949, about the nation as a whole sharing in the costs of moving goods and people without discriminating against one another because of where you happen to live or where you happen to produce your product? Whatever happened to that?

The nation as a whole shares in this; not just your province or mine getting picked out and the finger pointed at them as having to get subsidies, and they are poor and broke all the

[Traduction]

M. Dawe: Oui. Je parle plutôt en mon nom personnel, mais je crois que le processus est trop rapide.

Vous avez indiqué vous-même, monsieur le président, que vous étiez un peu pressé par le temps, et je comprends cela, mais je ne suis pas convaincu que ces contraintes soient aussi légitimes qu'on veut bien le faire croire. Je crois que nous avons le temps, si nous voulons une bonne politique des transports qui comporte des éléments d'uniformité. J'ai souligné dans mon exposé que nous avons eu des discussions pendant environ deux ans au sujet des moyens de modifier les contraintes réglementaires sur l'industrie du camionnage du pays. Il y a eu des rencontres. On peut arriver à une certaine uniformité. Il existe des aspects de la déréglementation de l'industrie du camionnage qui peuvent s'appliquer de la Colombie-Britannique à Terre-Neuve, et nous les avons considérés. Mais il y a aussi des préoccupations régionales qui ont été considérées également. Il existe déjà un mécanisme qui permet une certaine déréglementation ou un certain réaligement de la réglementation de l'industrie du camionnage et qui est propre aux régions du pays. Le document porte sur les deux aspects, et j'ose espérer que le processus actuel fait de même.

M. Benjamin: Nous avons reçu un certain nombre de mémoires. Voilà un processus qui a été amorcé par les libéraux, que ces derniers appuient toujours et que poursuit intensément le gouvernement actuel. Comme disait ma mère, nous sommes tous une bande de gros parleurs et de petits faiseurs. Il y a toujours un mais. Vous nous dites aujourd'hui que vous êtes prêt à appuyer l'orientation générale. Vous déclarez également:

Le gouvernement de cette province appuie fermement les principes formulés dans le document *Aller sans entraves*, qui consistent à compter sur la concurrence et les forces du marché, à promouvoir la liberté et la souplesse, et à améliorer l'efficacité.

Tout cela est bien beau, mais d'un autre côté vous avez une litanie de «mais». Vous êtes un cas spécial. Au moins une trentaine de cas spéciaux nous ont été présentés. Pensez-vous vraiment qu'il peut y avoir une déréglementation ou une réglementation minimale dans une région du pays et pas dans une autre?

M. Dawe: Certainement.

M. Benjamin: Croyez-vous vraiment que cela va fonctionner?

M. Dawe: Bien sûr. Il me semble que c'est la raison d'être du Canada.

M. Benjamin: Alors qu'est-il advenu du principe établi depuis 1867 et depuis 1949 en vertu duquel tout le pays partage le coût du transport des marchandises et des personnes sans discrimination fondée sur l'endroit où l'on habite ou l'endroit où l'on fabrique les produits? Qu'est-il advenu de ce principe?

Tout le pays partage; ce n'est pas simplement votre province ou la mienne qui est désignée et pointée du doigt parce que c'est elle qui doit être subventionnée, parce qu'elle est pauvre

[Text]

time and the richer provinces saying: Well, we are all right; the hell with the rest of the country.

Whatever happened to the principle which has been attempted in the regulatory regime we have had for many decades—that we take into account our geography and our climate and where our people live and where they produce their goods, because we are different from the USA or any other place? Whatever happened to that? Are you just prepared to throw that out? You make up your mind. You want the free and open market system, the competition—or do you not? If you want it, then do not go crying about where you are located.

Mr. Dawe: May I respond, Mr. Chairman? Whether we like it or not, Canada does not occupy a 100-square-mile radius. It travels quite some distance involving a lot of different kinds of geography, and we have differences and we have to address them. It does make a difference which part of this country you come from. It does make a difference about your perspective of what Canada is all about as a nation and as regions.

What we are saying is, the old system had some problems as well. There was nothing perfect about it. As a matter of fact, there were things in those regulations which were restrictive to the remote areas of the country. It did not allow any new entries into the trucking industry; it did not allow any new entries into the air industry, and I am suggesting that we should provide flexibility for increased competition.

But we also have to recognize that we are special. Whether you are in Toronto; Thunder Bay; British Columbia; or whether you are in Grand Bank, Newfoundland; as Canadians we all have to take a special concern and make a special effort to try and look at how the other part of the country lives and to try and do things as Canadians, that will allow enough flexibility into our national policies to address regional concerns.

And that is why, as Canadians, we will always be sitting around tables such as this in other places and saying: We agree with the principle—but. That is the nature of the beast and I do not think you are going to get away from it. We are looking for the happy medium.

Mr. Benjamin: That has been the attempt for years. I agree with you that we do not need deregulation; we need reregulation and there are lots of regulations. There should be a continuing review of all regulations every year—in fact, maybe a permanent standing committee does more of it than they have been. I do not think anybody would argue with the upgrading of regulations in tune with the times and taking into account technological change, but surely deregulation is a misnomer.

I would like to ask you: In this so-called deregulated environment, on the matter of confidential rates which you mentioned, and that there be a monitoring, how can you monitor something that is confidential, secret? Because the

[Translation]

et toujours sans le sou; les provinces riches aussi pourraient dire: Tout va bien chez nous, au diable le reste du pays.

Qu'est-il advenu du principe auquel on a tenté de souscrire dans le régime parlementaire que nous avons depuis des décennies, du principe en vertu duquel nous tenons compte de notre relief, de notre climat, de l'endroit où les gens vivent et où ils fabriquent leurs produits, parce que nous sommes différents des États-Unis et des autres pays? Qu'est-il advenu de ce principe? Êtes-vous prêt à faire table rase de tout cela? Décidez-vous. Vous voulez un régime libre de marché ouvert misant sur la concurrence, oui ou non? Si c'est oui, alors ne vous plaignez pas de l'endroit où vous vous trouvez.

M. Dawe: Puis-je répondre, monsieur le président. Que cela nous plaise ou non, le Canada ne se limite pas à une superficie de 100 milles carrés. Les distances sont imposantes, le relief varie énormément, et nous avons des différences dont il faut tenir compte. L'endroit d'où l'on vient est important. La façon dont on envisage le Canada, en tant que pays et ensemble de régions, change selon l'endroit d'où l'on vient.

Ce que nous disons, c'est que l'ancien régime avait des lacunes, lui aussi. Il était loin d'être parfait. De fait, certaines dispositions des règlements étaient restrictives pour les régions éloignées du pays. Elles ne permettaient pas l'entrée de nouveaux venus dans l'industrie du camionnage; elles ne permettaient pas l'entrée de nouveaux venus dans l'industrie du transport aérien, et je prétends que nous devrions nous assouplir pour favoriser la concurrence.

Mais nous devons aussi reconnaître que nous sommes spéciaux. Que nous soyons à Toronto, Thunder Bay, en Colombie-Britannique ou à Grand Bank, Terre-Neuve, en tant que Canadiens, nous devons tous nous soucier des autres et faire un effort spécial pour tenter de comprendre comment vivent les autres régions du pays et pour réaliser des choses en tant que Canadiens, de façon que nos politiques rationnelles soient assez souples pour prendre en considération les préoccupations régionales.

C'est pourquoi, en tant que Canadiens, nous nous sommes toujours assis autour d'une table, comme nous le faisons aujourd'hui, et avons déclaré: Nous sommes d'accord en principe, mais. Nous sommes ainsi faits, et je ne crois pas que nous puissions y échapper. Nous cherchons le compromis idéal.

M. Benjamin: C'est ce que nous avons tenté de faire pendant des années. Je conviens avec vous que nous n'avons pas besoin d'une déréglementation, mais plutôt d'une nouvelle réglementation et qu'il y a toutes sortes de règlements. Tous les règlements devraient être examinés chaque année; de fait, les Comités permanents travaillent peut-être plus que jamais dans ce sens. À mon avis, personne n'oserait s'opposer à une refonte de la réglementation pour qu'elle corresponde mieux aux besoins de notre époque et tienne compte des changements technologiques, mais il est certain que le terme déréglementation porte à confusion.

J'aimerais vous demander: Dans ce prétendu cadre déréglementé, sur la question des tarifs confidentiels, dont vous avez parlé et pour laquelle vous demandez une surveillance, comment peut-on surveiller ce qui est confidentiel, secret?

[Texte]

minute you hand it over to one or more agencies, and there is some group looking at it, examining it on a continuing basis, it is going to become public. You either have a confidential rate or you do not have one.

• 1340

Also, how do small shippers in your province compete with the big shippers, who can make a lucrative deal, without ever being able to find out what kind of deal that big competitor received?

Mr. Dawe: I think what I am suggesting is that there in fact be a following of that to protect the public. The paper does not provide a mechanism for adequate, I guess, public protection, in our opinion. There should always be an external agency to look at what people are doing, if nothing else, from a moral perspective. I am suggesting that the new regulatory agency have that monitoring power. If it sees something that is really against the public interest or individual, or does not provide an opportunity to protect what, as Canadians, we have decided should be protected, then there should be a mechanism to have a look at that. I do not think anything that involves an industry as important as transportation should be totally and completely secretive.

Mr. Benjamin: One further question, Mr. Chairman.

The Chairman: Your last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: With regard to the matter of ferry services, both the east coast and the west coast, but particularly on this coast . . . I was privileged to be in Prince Edward Island a few weeks ago and heard more about ferry services than I did about anything else. What would you think of this concept, that our coastal ferry services be considered part of our Trans-Canada Highway and railway networks; that they be toll free, or that there be a minimal user charge, as a matter of principle? If you apply what we do with Prairie services—can you imagine the uproar if you blocked off 20 or 50 miles of Highway 401 between Toronto and Montreal and said, you cannot move for the next three hours and you have to pay a toll when you move over that section? What do you think of that principle, that it is incorporated into part of the national transportation system and not considered some extra burden, just because you happen to live on Vancouver Island or Newfoundland?

Mr. Dawe: It has always been the province's view that in fact that is the case, that the ferry service between North Sydney and Port aux Basques be treated the same as the Trans-Canada Highway. It has always been the position of the province and still is.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, for the past two days we have heard a lot of comments about the Newfoundland railway, and I guess there

[Traduction]

Parce que à partir du moment où vous confiez cette responsabilité à un ou plusieurs organismes, à partir du moment où des groupes s'en occupent et examinent les renseignements de manière continue, tout devient public. Ou bien le tarif est confidentiel, ou bien il ne l'est pas.

De même, comment les petits transporteurs de votre province rivalisent-ils avec les gros, qui peuvent faire des affaires lucratives, s'ils ne savent jamais à quelles conditions les gros concurrents décrochent les contrats?

M. Dawe: Ce que je propose, c'est que, dans les faits, il y ait un suivi afin de protéger le public. Selon nous, le document de travail ne prévoit pas de mécanisme assurant une protection adéquate du public. Il devrait toujours exister un organisme externe chargé de surveiller ce que les gens font, ne serait-ce que dans une perspective morale. Je propose que le nouvel organisme de réglementation ait des pouvoirs de surveillance. S'il s'aperçoit que quelque chose va vraiment à l'encontre de l'intérêt public ou individuel ou qu'il ne dispose pas de moyens de protéger ce que nous, en tant que Canadiens, avons décidé de protéger, il devrait exister un mécanisme permettant de donner suite à ces situations. Je suis d'avis que rien de ce qui touche une industrie aussi importante que les transports ne devrait être tout à fait secret.

M. Benjamin: Une autre question, monsieur le président.

Le président: Ce sera la dernière, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Au sujet des services de traversiers, tant sur la côte est que sur la côte ouest, mais tout particulièrement sur la côte est. J'ai eu le privilège de me rendre à l'Île-du-Prince-Édouard il y a quelques semaines et la question des traversiers était au cœur de toutes les discussions. Que penseriez-vous de l'idée que nos services de traversiers côtiers fassent partie de la route transcanadienne et des réseaux de chemin de fer; qu'ils soient gratuits ou qu'il y ait des droits de passage minimes, par principe? Si vous faites la comparaison avec le service dans les Prairies—pouvez-vous imaginer le tollé de protestations si 20 ou 50 milles de l'autoroute 401 entre Toronto et Montréal étaient bloqués et qu'on disait aux conducteurs qu'ils ne peuvent pas avancer avant trois heures et qu'ils doivent payer pour passer au prochain tronçon? Que penseriez-vous de ce principe, qu'il fasse partie du régime national des transports et que l'on ne se fasse pas imposer un fardeau supplémentaire simplement parce qu'on vit sur l'île de Vancouver ou à Terre-Neuve?

M. Dawe: Les provinces ont toujours été d'avis que c'est effectivement le cas, que le service de traversiers entre North Sydney et Port-aux-Basques devrait être considéré de la même façon que la Transcanadienne. Les provinces ont toujours pensé ainsi et n'ont pas changé d'idée.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, depuis deux jours, nous avons beaucoup entendu parler des chemins de fer à Terre-Neuve et,

[Text]

is no question about the fact that transportation does play a key role in regional economic development. In terms of our different modes of transport, air, land or sea, perhaps you could give this committee some indication of the degree of importance of the Newfoundland railway in your economic development, when we talk about offshore oil or any other exports or imports that you have.

Mr. Dawe: As I indicated, there was a relative to the three modes of freight movement. To answer your question, one-third is roughly the kind of split that we are trying to achieve, and it is achieved now. We would like to maintain it. The study indicated that for the economics of the province—the economics of all three industries, or all three aspects of the industries—that status quo or that three-way split is the one we should try to achieve.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Sir, if there was a question of upgrading one mode rather than another, out of the three, which would you assume to be the most important?

Mr. Dawe: One-third. The problem that we have—if you are talking about an adequate level of service in either of the three, then you may have an argument. You could say, well, if there is adequacy on two of them, or there is adequacy on one of them, maybe you do not need the third. The problem is that we are inadequate in all three. The Canadian Construction Association, which did a survey in the Province of Newfoundland, indicated that we have the worst highway network in Canada, that the cost of upgrading the roads to the national standard was about \$1 billion. We are a long way from being able to... If you were to move the total amount of freight movement on the Island of Newfoundland by road, the road just could not handle it. They cannot handle what is there now. So it is not a matter of switching from one to the other. It is a matter that we are a long way from a standardization of either one of them.

• 1345

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Secondly, sir, has your department looked at or done any studies on the deregulation as it affected remote areas in the United States, as to the positive and negative effects which could possibly be applied to the remote areas of our country, not only Newfoundland but the Gaspé and the Magdalen Islands also?

Mr. Dawe: I certainly think superficially, myself, that the department has done an analysis and in some areas of the United States you can draw some conclusions or some similarities between the two. But again, if you try to look for examples that are the same as, it is very difficult. You can get some similarities in certain areas but not in others. The total transportation network in the U.S. is completely different from what we would find in Gaspé or on the Island of Newfoundland or in Labrador.

So it is an interesting exercise and is valid in certain circumstances, but I do not think it is completely valid in all areas.

[Translation]

selon moi, il ne fait aucun doute que les transports jouent un rôle clé dans l'expansion économique régionale. Par rapport à nos autres modes de transport—aérien, terrestre ou maritime—pourriez-vous donner au Comité une indication de l'importance des chemins de fer pour le développement de votre économie et plus particulièrement pour l'exploration pétrolière au large des côtes ou pour les autres exportations ou importations de Terre-Neuve?

M. Dawe: Comme je l'ai mentionné, une étude a été réalisée au sujet de l'évolution du fret jusqu'en 1991 et en fonction des trois modes de transport. Pour répondre à votre question, nous aimerions une répartition égale entre les trois moyens de transport. Nous y arrivons maintenant et nous aimerions maintenir cette répartition. L'étude a révélé que, pour le bien-être économique de la province et des trois industries ou des trois secteurs de l'industrie, il faudrait essayer de maintenir le *statu quo*.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur, s'il était question d'améliorer un mode de transport plutôt qu'un autre, lequel considéreriez-vous le plus important parmi les trois?

M. Dawe: Tous sont égaux. Le problème qui se pose—s'il était question d'un niveau de service adéquat pour les trois modes, alors la réponse pourrait être différente. On pourrait dire, si deux des trois sont adéquats ou si l'un des trois est adéquat, le troisième n'est peut-être pas nécessaire. Le problème, c'est qu'aucun n'est adéquat. L'Association canadienne de la construction, qui a mené une enquête à Terre-Neuve, a indiqué que nous avons le pire réseau routier du Canada, qu'il en coûterait environ 1 milliard de dollars pour que le réseau terre-neuvien atteigne les normes nationales. Nous sommes bien loin de pouvoir... S'il fallait transporter par route tout le fret qui circule à Terre-Neuve, le réseau routier ne pourrait l'absorber. Il ne peut absorber le volume actuel. Alors, ce n'est pas une question de choix ou de préférence. Nous sommes bien loin des normes, peu importe le mode de transport dont il est question.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Deuxièmement, monsieur, votre ministère a-t-il analysé des études sur les effets, positifs et négatifs, de la déréglementation sur les régions éloignées des États-Unis et qui pourraient s'appliquer aux régions éloignées de notre pays, pas seulement à Terre-Neuve, mais aussi à la Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine?

M. Dawe: Le ministère et moi-même avons fait une analyse superficielle, et il est possible de trouver des ressemblances entre certaines régions des États-Unis et les nôtres. Mais là encore, il est très difficile de trouver des exemples qui correspondent exactement. Il peut exister des ressemblances dans certains domaines, mais pas dans d'autres. Le réseau des transports américains est tout à fait différent de ce qu'on trouve à Gaspé ou à Terre-Neuve et au Labrador.

Par conséquent, c'est un exercice utile et valable dans certaines circonstances, mais je ne crois pas qu'il soit toujours pertinent.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Do you think, sir, it would be to the benefit of this committee to delve at least in part into the deregulation in the United States for the remote areas?

Mr. Dawe: Certainly we have an opportunity right at our doorstep to evaluate what has happened to a country with, again, similarities in some aspects to our own and to look at what has happened there. I think it would certainly be a worthwhile exercise for this committee to have a look at what has happened, even if you were to pick out specific areas where there were perhaps more similarities than just a general overview of what is happening in the country and have a look at it. I think an analysis along those lines would be worthwhile and I am sure that Transport Canada and others have done those analyses and that information is fairly readily available.

But it is like all statistics, you know, it depends on how you use them and how you look at them which governs what you get out of it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): One final question, Mr. Chairman, with regard to the marine service. Again we have much in common. Until such time as the marine service be considered part of the Trans-Canada Highway, would you accept in part that if fuel, labour and maintenance costs go up to marine service that the remote areas should expect to have at least minor increases in fares and tariffs?

Mr. Dawe: I think we all have to, with varying degrees, accept an obligation to pay our share, I suppose. Now, what one's share is becomes the big national debate, but certainly we have to take responsibility for increases in general transportation. We are talking about the kind of essential transportation that ferry service to and from the mainland is in our province and certainly increases are inevitable. But the full impact of those increases should not be borne by one particular segment.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, sir. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We now have four questioners who indicate an interest. We have 10 minutes left, so I hope they are all short and very factual. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: And actually, you should have gotten together with Mr. Cochrane, Mr. Gray, because you could have used up more time, because you were the shortest. Anyway, now we have six members here.

Mr. Angus: Mr. Minister, on page 14 of your brief you make reference to the changes before us, Bill C-75, and the fact that your province is asking the government to reconsider their actions. A two-part question. First, was your government consulted by the Minister of Transport before he brought forth this legislation for cost-recovery for coast guard services, and secondly, can you briefly, keeping in mind the fact that we only have 10 minutes left, indicate the impact on your province of this legislation?

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pensez-vous, monsieur, que le Comité aurait avantage à s'intéresser, tout au moins partiellement à la déréglementation en vigueur dans les régions éloignées des États-Unis?

M. Dawe: Nous avons certainement une possibilité qui s'offre aisément à nous d'évaluer ce qui s'est passé dans un pays où, faut-il le répéter, certains aspects ressemblent à notre cas, et d'examiner ce qui s'y est passé. Il serait certainement utile que le Comité examine ce qui s'est produit, ne serait-ce que dans certains secteurs où les ressemblances sont peut-être plus frappantes, au lieu de jeter un coup d'oeil général. Une analyse de ce genre serait utile, et je suis convaincu que Transports Canada et d'autres en ont fait et que les résultats sont assez faciles à obtenir.

Mais il en va de ces renseignements comme de toutes les autres statistiques, vous savez: ce que vous en tirez dépend de la façon dont vous vous en servez et dont vous considérez les données.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Une dernière question, monsieur le président, au sujet des services maritimes. Là encore nous avons beaucoup de points communs. Jusqu'à ce que le service maritime soit considéré comme un élément du réseau routier transcanadien, accepteriez-vous que, si les frais de carburant, de main-d'oeuvre et d'entretien du service maritime augmentent, les régions éloignées s'attendent à une hausse, mineure tout au moins, des tarifs?

M. Dawe: Je crois que nous devons tous accepter à divers degrés l'obligation de payer notre part. Le grand sujet de controverse à l'échelle nationale, c'est de savoir ce qui constitue la part de chacun, mais nous devons certainement assumer la responsabilité des hausses du transport général. Je parle ici des services essentiels que sont le transport par traversier entre le continent et notre province, et il est certain que des hausses sont inévitables. Mais le fardeau de ces hausses ne devrait pas être porté par un seul secteur.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, monsieur. Merci, monsieur le président.

Le président: Quatre personnes ont demandé à poser des questions. Il nous reste 10 minutes, j'espère donc que les questions seront brèves et iront droit au but. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Et de fait, vous auriez dû vous jumeler avec M. Cochrane, monsieur Gray. Vous auriez pu avoir plus de temps parce que vous étiez le plus bref. Enfin, nous avons maintenant six personnes ici.

M. Angus: Monsieur le ministre, à la page 14 de votre mémoire vous faites allusion aux changements que nous examinons, au projet de loi C-75, et au fait que votre province demande au gouvernement de reconsidérer ses positions. J'ai une question à deux volets. Premièrement, votre gouvernement a-t-il été consulté par le ministre des Transports avant que ce dernier ne propose le recouvrement des frais des services de la garde côtière et, deuxièmement, pouvez-vous indiquer

[Text]

Mr. Dawe: Yes, certainly. We have had discussions for some time as it relates to what was being proposed and have voiced our objection and will continue to do so. I think it is fair to say that we are not very willingly going to submit to paying the cost, particularly as it relates to ice-breaker services around our coast. The individual cost is very difficult. We do not yet know what it would be because the mechanism of payment for the service is certainly not detailed. It is that kind of discussion that we are involved in now. We will be in a better position, I am sure, over the next number of weeks to be able to identify what the cost implications may be, and therefore in a better position to argue specifically about those concerns.

• 1350

But as a general principle, obviously I am against it.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Just a couple of comments. First of all I am referring to the minutes of the Transport committee on October 24, in response to Mr. Ouellet's questioning. The Minister made it very clear on a number of occasions that he respects this process and is going to pay a great deal of attention to the recommendations. Perhaps that will allay some of the fears of the Ministers and other people. The Minister had said, in summary, that he would certainly take under advisement any recommendations the committee brings to him and would do everything he can to facilitate the work of the committee and facilitate an adequate hearing on the issue. I think those were questions both Mr. Benjamin and Mr. Ouellet had asked. The Minister, I think, has made it very clear that he is paying a great deal of attention to the recommendations. This is just one forum, as you have mentioned, that you have taken advantage of and attempted to do that.

On page 8 of your brief you made reference to exit provisions in the market. The Atlantic Provinces Chamber of Commerce also made reference to that this morning. What would justify the right of a carrier to get out of a market, at least in your opinion?

Mr. Dawe: Excuse me, would you clarify that again?

Mr. Cochrane: What would justify, in your opinion, the reason by which a carrier would be allowed out of a particular market?

Mr. Dawe: If all the people move out of the community.

Mr. Cochrane: So there is no one left who wants to take an airplane?

Mr. Dawe: We are providing on the coast of Labrador, into 9 or 10 coastal communities, some of them just over 100 people or so, a very, very expensive air service that is subsidized completely by the province. I think we are obligated, I

[Translation]

brèvement, étant donné qu'il ne reste que 10 minutes, l'incidence de ce projet de loi sur votre province.

M. Dawe: Certainement. Nous avons eu des discussions depuis un certain temps déjà au sujet de ce qui est proposé, nous nous sommes opposés au projet de loi et nous continuerons de le faire. Je crois qu'il est juste d'affirmer que nous ne sommes pas très disposés à accepter de payer, surtout en ce qui concerne les services de brise-glace le long de nos côtes. Le coût de ce seul service est très difficile à établir. Nous n'en connaissons pas encore le montant parce que le mécanisme de paiement n'est certainement pas détaillé. Nous participons justement à ce type de discussions maintenant. À mon avis, nous serons mieux en mesure, au cours des quelques semaines qui viennent, d'identifier les répercussions financières de ces propositions, et de défendre notre position à cet égard.

Mais en principe, je m'y oppose.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: J'aimerais faire un ou deux commentaires. Tout d'abord, j'aimerais me reporter aux procès-verbaux et témoignages du Comité des transports du 24 octobre. En réponse à une question de M. Ouellet, le ministre a indiqué bien clairement à plusieurs reprises qu'il respectait le processus et qu'il tiendrait compte des recommandations formulées. Peut-être cela permettra-t-il de dissiper certaines craintes des ministres et d'autres intéressés. Bref, le ministre a dit qu'il prenait note des recommandations formulées par le comité et ferait tout ce qu'il pourrait pour faciliter le travail de ce dernier et favoriser les audiences publiques sur cette question. Je crois que c'était ça sa réponse aux questions posées par MM. Benjamin et Ouellet. Le ministre, à mon avis, a indiqué très clairement qu'il tiendrait vraiment compte des recommandations. De fait, nous ne représentons qu'une tribune, qu'une occasion pour vous de faire connaître votre position, ce que vous avez d'ailleurs signalé.

À la page 8 de votre mémoire, vous parlez des dispositions relatives à la sortie du marché. La Chambre de commerce des provinces Atlantiques a également parlé de cette question ce matin. À votre avis, dans quelles circonstances un transporteur aurait-il le droit d'abandonner un marché?

M. Dawe: Je m'excuse, pourriez-vous répéter votre question?

M. Cochrane: À votre avis, dans quelles circonstances devrait-on permettre à un transporteur d'interrompre le service?

M. Dawe: S'il ne restait plus personne dans l'agglomération concernée.

M. Cochrane: À ce moment-là il ne resterait plus personne qui voudrait prendre l'avion?

M. Dawe: Nous assurons sur la côte du Labrador, à l'intention de neuf ou dix agglomérations côtières, dont certaines comptent à peine plus de 100 habitants, un service de transport aérien très coûteux qui est intégralement subven-

[Texte]

guess, as a government to look not only at the industry and the viability of the industry from a free market point of view, but also the viability of communities and individuals who choose to live in some of the remoter parts of the country and can in fact in other ways be very viable, self-supporting, independent and economically self-sufficient. If we were to remove that aspect of air travel from their existence and all the other parts of their economy would be less; they would not then be viable in other areas. So from an overall cost perspective, the subsidy that has been put in there or the extra onus on the general coffers of a government to provide that service is money well spent.

Mr. Cochrane: Your discussion of exit provisions and asking about a subsidy would not lessen the involvement of the Government of Newfoundland and Labrador as far as subsidizing the existing services?

Mr. Dawe: Do you want to go around with that one again, please? Sorry, Mr. Chairman.

The Chairman: That is okay.

Mr. Cochrane: The involvement of the federal government, if they did anything to comply with your suggestion on page 8, which was also shared by the Atlantic Provinces Chamber of Commerce, would not lessen in any way the the involvement of the Government of Newfoundland and Labrador with regard to existing subsidies.

Mr. Dawe: Well, you would hope it would, but there are other areas I would suspect will come into play as it relates to a necessity for subsidy under the proposed changes. As a provincial government we would certainly not want to be involved totally in subsidizing that particular . . . The distance from St. John's or from the southern part of the Island of Newfoundland to Cape Chidley, the most northern part of our province, is about equivalent to the distance from St. John's to Toronto. We have a very, very large geographic area with some 600,000 people. I suppose if you plunked us all down on Yonge Street you would not even miss us; you would not even see us there. But we do have some concerns and a very large geography to look after, so transportation becomes, even from that perspective, a special case in our province.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Taylor, an ex-Minister of Transportation and Highways to . . .

Mr. Taylor: I would like to ask a question in connection with extraprovincial traffic. When we were in British Columbia, I think it was a trucker who told us that the Ministers were close to agreement in regard to eliminating, as I understood it, hearings for entry into the interprovincial stream.

• 1355

When we were in Manitoba, the Minister there said that they had reached some agreement on what he called a reverse

[Traduction]

tionné par la province. Je crois cependant que le gouvernement a l'obligation de s'inquiéter non seulement de ce secteur d'activité et de sa viabilité dans l'optique d'un marché libre, mais également de la viabilité des collectivités et des individus qui choisissent de vivre dans certaines agglomérations isolées, qui à d'autres égards peuvent être parfaitement viables, autonomes, et financièrement indépendantes. Si nous interrompons le service de transport aérien, toutes les autres éléments de leur économie seraient touchés; à ce moment-là, ils ne seraient plus viables dans les autres domaines. Ainsi, du point de vue du coût global, les subventions qui ont été accordées, ou le fardeau supplémentaire que cela représente pour les ressources financières d'un gouvernement, sont justifiées.

M. Cochrane: Les dispositions relatives à la sortie du marché, tout comme la subvention que vous préconisez, ne diminueraient pas le rôle du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador en matière de trait aux subventions accordées aux services en place, n'est-ce pas?

M. Dawe: Pourriez-vous répéter votre question, s'il vous plaît? Je m'excuse, monsieur le président.

Le président: Je vous en prie.

M. Cochrane: Si le gouvernement fédéral intervenait comme vous le proposez à la page 8 de votre mémoire, et comme le demande la Chambre de commerce des provinces Atlantiques, cela ne diminuerait pas les subventions accordés actuellement par le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador.

M. Dawe: Nous aimerions bien voir une diminution, mais il y a tout de même d'autres facteurs qui entreraient en ligne de compte pour ce qui est de la nécessité de ces subventions sous le régime des modifications proposées. Le gouvernement provincial aimerait bien ne pas avoir à subventionner intégralement ce . . . La distance qui sépare Saint-Jean ou la partie sud de l'île de Terre-Neuve et Cap Chidley, qui est le point le plus au nord de la province, est à peu près la même que celle qui sépare Saint-Jean et Toronto. Nous avons un territoire qui couvre une vaste superficie, et qui compte environ 600,000 habitants. Je suppose que si l'on nous parque tous dans la rue Yonge, on ne se rendrait même pas compte que nous sommes là; on ne s'apercevrait même pas de notre présence. Mais nous avons bien certaines préoccupations et notre territoire est très vaste; c'est pourquoi nous estimons que dans notre province, les transports constituent un facteur déterminant.

Le président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Taylor, ancien ministre des Transports et de la Voirie . . .

M. Taylor: J'aimerais poser une question au sujet du transport extraprovincial. Lorsque nous étions en Colombie-Britannique, un camionneur nous a dit que les ministres étaient tout près de se mettre d'accord pour éliminer l'audition requise du demandeur d'un permis de transport interprovincial.

Lorsque nous étions au Manitoba, le ministre de cette province nous a dit qu'ils s'étaient entendus sur ce qu'il

[Text]

form, and putting the onus on the intervenor to prove that the service was not in the public interest, but he indicated that they certainly had no intentions of doing away with the hearings. This is quite a concern, because for 30 years now we have been penalizing truckers across Canada by having these expensive hearings in every province before you can enter into the business. It is one of the few businesses where you have to get a permit from some bureaucrats. What is your thinking? Do you think it is possible for us to do away with these hearings as we have them today?

Mr. Dawe: I think the thrust of that—again you are talking about the Memorandum of Understanding which all the transportation Ministers signed—certainly is to do away with the entry problems. There is still an aspect of it that if you are a trucker who has an existing route, and I am a trucker that wants to come into that route—and files with a public utilities board, or some kind of a regulatory agency that I want to come in—I have to prove that I am financially viable and that I have the proper equipment and safety regulations and drivers, and so on. If you, as the other trucker in that scenario, have to prove that by me coming into the business, I am somehow impacting negatively on the public—not negatively impacting on your business, but negatively impacting on the public—then that is going to be a difficult thing for people to prove. Essentially, you are going to minimize the kind of public hearings, that will proceed drastically with regard to people entering the industry.

Mr. Taylor: Actually, it will not solve one of the major problems. If I have the certificate, I can keep adding truck after truck after truck and the other fellow cannot get in.

Mr. Dawe: Yes, he can now. Under the new system, he will be able to come in; no problem.

Mr. Taylor: I mean, the Minister from Manitoba said he is having second thoughts about that whole matter of that negative approach.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Ouellet is our last questioner.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister to comment. On the bottom of page 9 of his presentation he referred to the program of revitalization of the Newfoundland railway initiated in 1980. Does the Minister think there should be a second phase or another five years planned in this regard? He is saying that the program is now 95% completed and it has been a tremendous success. Does he think that such a plan should be continued in order to counterbalance or offset whatever the consequence of deregulation might be?

Mr. Dawe: I think the five-year process was to involve going through a containerization program and then to do an evaluation. The evaluation has been done. The evaluation says what has been put in place is a success, and a continuation of it supposedly will be an even greater success. The intermodal study that was done indicates that the three-way split is the way we should go, so I do not know if another five-year

[Translation]

appelait un déplacement de la charge de la preuve, à savoir qu'il reviendrait à l'intervenant de démontrer que le service offert n'est pas conforme à l'intérêt public. Il a cependant indiqué qu'ils n'avaient tout de même pas l'intention d'éliminer les audiences. Cette question préoccupe un grand nombre de personnes parce qu'il y a déjà 30 ans que nous pénalisons les camionneurs du Canada, en les obligeant à passer par des audiences très coûteuses dans chaque province avant de pouvoir y offrir leurs services. Il s'agit là de l'un des rares secteurs où il vous faut obtenir un permis de l'administration publique. Qu'en pensez-vous? Croyez-vous qu'il soit possible d'éliminer ces audiences?

M. Dawe: Si vous parlez du protocole d'entente que tous les ministres des Transports ont signé, je crois qu'il visait principalement à éliminer les problèmes que pose la pénétration de ce secteur d'activité. Supposons que vous soyez un camionneur qui dessert une route donnée; que je sois un autre camionneur qui désire offrir ses services sur la même route; je dois présenter une demande auprès d'une commission des services publics, ou d'un organisme de réglementation quelconque, et je dois prouver que je suis financièrement viable, que j'ai l'équipement nécessaire, que je respecte les règlements de sécurité, que j'ai à mon service des chauffeurs, etc. Vous, l'autre camionneur, devez prouver que ma présence aura des conséquences adverses pour le public—et non pas pour votre entreprise—mais bien pour le public. Il est très difficile de prouver quelque chose de ce genre. Ainsi, fondamentalement, on réduira les audiences publiques, ce qui facilitera vraiment la tâche à ceux qui veulent participer au secteur.

M. Taylor: Cependant, cela ne règlera pas un problème majeur. Si j'avais le permis, je pourrais agrandir indéfiniment mon parc, et l'autre camionneur ne pourrait pas prendre pied.

M. Dawe: Si, il peut le faire dorénavant. Avec le nouveau système, il pourra prendre pied. Sans aucune difficulté.

M. Taylor: Le ministre du Manitoba a dit qu'il commençait à avoir des doutes sur cette approche négative.

Le président: Merci, monsieur Taylor. M. Ouellet sera le dernier député à poser des questions.

M. Ouellet: Monsieur le président, j'aimerais avoir un éclaircissement du ministre. A la page 9 de son mémoire il parle du programme de revitalisation des voies ferrées de Terre-Neuve, qui a été mis sur pied en 1980. Le ministre croit-il qu'il faudrait prévoir une deuxième étape pour ce programme ou un nouveau programme quinquennal? Il dit que le programme est terminé à 95 p. 100 et qu'il a été couronné de succès. Croit-il que ce programme devrait être poursuivi afin de neutraliser les répercussions que pourrait avoir la déréglementation?

M. Dawe: Ce programme quinquennal visait la mise sur pied d'un système de conteneurisation et l'évaluation de ce système. Cette évaluation a déjà eu lieu. Il en ressort que le système est efficace, et que si l'on poursuivait ce programme, la deuxième étape remporterait un succès encore plus grand. L'étude intermodale qui a été effectuée indique bien qu'il y a lieu d'adopter le partage à trois; je ne sais pas vraiment si un autre

[Texte]

program is necessary. Certainly in the foreseeable future—and hopefully that will be far beyond five years—this is the way we need to approach what the railway needs now. This involves some capital expenditure, but basically a marketing technique and trying to recapture some of the markets they had lost. What the railway needs now is some capital infusion into roadbeds and into engines and this sort of thing, and that would be the next stage.

Mr. Ouellet: Are you satisfied that the railway is safe for Newfoundland and has a prosperous future?

Mr. Dawe: I am enough of a pessimist not to think that anything is safe. Certainly we have to be vigilant that everything we hold near and dear to our hearts is maintained, and this is one of the areas which I suspect will always be questioned from a national perspective. When opportunities like this arise, we have to indicate to people who are looking after the national good that there are regions of the country that perhaps need to be looked at a second time.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ouellet. Mr. Minister, I want to thank you for appearing and giving us the thoughtful presentation you gave, which does open onto the committee table some fundamental problems with which we are wrestling. So thank you very, very much. I also want to thank the committee members for their co-operation, because we all know we have three very important witnesses this afternoon.

• 1405

We have now had the first one, and I now call Mr. Frank McKenna, the Leader of the Opposition, Province of New Brunswick, who has presented a brief of 23 pages. It is an interesting brief. It has been circulated to the members. I would highly recommend that you give us an overview to it. However, you are your own boss. We are all politicians here, and I am not going to try to tell politicians how to act.

Sometimes I try to direct witnesses, to the concern of some of my colleagues. But if you read your brief, then that is going to take up question period time. You each have an hour here. An hour for you, and you are being followed by the at-one-time Minister of Transportation for New Brunswick who I understand now is the Premier of New Brunswick. You might have been the draw. Who knows? I do recommend an overview, but that is up to you.

Mr. Frank McKenna (Leader of the Opposition, Province of New Brunswick): Thank you, Mr. Chairman, and members

[Traduction]

programme quinquennal serait nécessaire. Dans l'avenir prévisible—et j'espère que cela dépassera les cinq ans—c'est la façon dont il nous faut étudier les besoins du secteur du transport ferroviaire. Il faudra un certain investissement dans l'infrastructure, mais il sera nécessaire, avant tout, d'avoir une bonne technique de commercialisation afin de recapturer certains marchés que nous avons perdus. Il faut une injection de capitaux pour les plates-formes, les locomotives, ect., cela serait la prochaine étape du programme.

M. Ouellet: Croyez-vous que le secteur des chemins de fer de Terre-Neuve ait un avenir assuré et prometteur?

M. Dawe: Je suis suffisamment pessimiste pour ne pas croire que l'avenir de quoi que ce soit puisse être assuré. Il faut veiller au grain et à tout ce qui nous tient à coeur, et ce secteur est justement l'un de ceux dont la raison d'être sera toujours mise en doute du point de vue de l'intérêt national. Lorsque l'occasion s'en présente, comme aujourd'hui, nous devons signaler à ceux qui veillent à l'intérêt national qu'il y a des régions dans ce pays qu'il faudrait peut-être surveiller d'un peu plus près.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ouellet. Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier de votre présence et de votre mémoire fort intéressant, dans lequel vous avez signalé certains problèmes fondamentaux auxquels nous devons faire face. Merci beaucoup. Je désire également remercier les membres du Comité de leur coopération parce que nous savons tous que nous entendons trois témoins très importants cet après-midi.

Nous accueillons maintenant le premier de ces témoins; je demanderai à M. Frank McKenna, chef de l'opposition de la province du Nouveau-Brunswick, de prendre place à la table. M. McKenna a présenté un mémoire fort intéressant de 23 pages au Comité. Ce document a été distribué aux membres du Comité. Je vous engagerais, M. McKenna, à nous donner un bref aperçu de ce document. Toutefois, c'est à vous de décider ce que vous voulez faire. Nous sommes tous des hommes politiques, et je ne dirai certainement pas à un confrère quoi faire.

Au grand désarroi de certains de mes collègues, j'essaie parfois de dire aux témoins ce qu'il faut faire. Je dois cependant signaler que si vous lisez votre mémoire, nous disposerons de moins de temps pour les questions. Nous offrons à chacun des témoins de cet après-midi environ une heure. Nous vous offrons une heure, vous serez suivi de celui qui était jadis le ministre des transports du Nouveau-Brunswick, ou plutôt, d'après ce qu'on vient de dire, le premier ministre du Nouveau-Brunswick. On a peut-être changé de témoins à la dernière minute parce qu'on savait que vous seriez des nôtres. Qui sait? Je vous recommande donc de nous donner un aperçu général de votre mémoire. C'est à vous de décider.

M. Frank McKenna (chef de l'opposition, province du Nouveau-Brunswick): Merci, monsieur le président, messieurs

[Text]

of the committee, for the opportunity to present my point of view.

I, as you know, do have a 23-page brief, but having participated in some of these exercises before, I will refrain from reading it. I will attempt to quote at length and also give a summary of my views.

The Chairman: Thank you.

Mr. McKenna: I think the most important view that I express, and all others are secondary to it, really comes in the first four or five pages of the brief. And that is in connection with the question of, first of all, the discussion paper *Freedom to Move*, the principles therein; and secondly, the question of regional development. I do not think anybody could disagree that less government interference and a greater reliance on market forces are important principles. I say yes to that; and I say, yes, deregulation, certainly in principle, sounds like a very salutary approach to transportation problems in the country.

But anticipating Mr. Benjamin, the rest of my brief is a series of 'yes, buts'; and particularly here in Atlantic Canada—and New Brunswick, with which I am most familiar—the 'yes, buts' really do an awful job of gnawing away at the principles.

The principle I am most concerned about is a principle that was not articulated in the position paper *Freedom to Move*, and that is the principle that transportation is historically—*de facto* if you like—and should be, a tool of regional economic development. In fact, it is more than a tool; in my view it is critical to regional economic development.

To quote briefly:

All Canadians, I believe, want a society which is united and strong from coast to coast, and we, on the Atlantic coast, have a strong contribution to make to the national identity. Economic growth which would be limited to the centre and which would create an oasis of prosperity surrounded by barren regions can only diminish our country and erode its ethical basis. Canadians want their political and economic structures to reflect this national purpose and to guarantee the national union. This must be the first goal of any national government.

We all know what happened in the 1920s when transportation was eroded in the Maritimes. It led to a Maritime Rights Movement and eventually the Duncan commission. We also know, taking history forward very quickly, in some 50 years, that in a recent paper signed by the regional development Ministers on Regional Economic Development—an intergovernmental position paper—that at that time there was a clear recognition that transportation is essential to the growth of the nation and has a key role in any regional development policy. What I am afraid we have here is a clear contradiction between government departments: The Regional Development Department saying, yes, transportation is critical and is at the

[Translation]

les députés, de m'avoir offert l'occasion de vous faire part de mon point de vue.

Comme vous le savez, j'ai présenté un mémoire de 23 pages; puisque j'ai déjà participé à des réunions comme celle-ci, et que je sais comment les choses se déroulent, je ne le lirai pas. Je me contenterai de citer certains passages du document et de vous donner un aperçu de mon point de vue.

Le président: Merci.

M. McKenna: Je crois que les observations les plus importantes de mon mémoire figurent dans les quatre ou cinq premières pages du document. Cette partie porte sur les principes énoncés dans le document *Aller sans entraves*, et sur le développement régional. Je suis convaincu que tout le monde reconnaîtra qu'une ingérence gouvernementale réduite et une plus grande confiance dans les forces du marché sont des principes importants. J'en conviens et j'approuve la déréglementation, car en principe cela semble être une façon fort positive de régler les problèmes qui existent dans le domaine du transport au Canada.

Puisque je sais que M. Benjamin me posera une question à cet égard, je dois signaler dès maintenant que le reste de mon mémoire comporte beaucoup de «oui, mais...»; dans les provinces Atlantiques et au Nouveau-Brunswick, une région que je connais un peu mieux, les «oui, mais...» ont vraiment le don de saper les principes énoncés.

Le principe qui me tient le plus à cœur n'a pas vraiment été énoncé dans le document de travail *Aller sans entraves*; il s'agit du principe selon lequel les transports ont toujours été et devraient être un outil de développement économique régional. De fait, il ne s'agit pas simplement d'un outil; car à mon avis, il s'agit plutôt d'un élément fondamental du développement économique régional.

Permettez-moi de citer un passage de mon mémoire:

Tous les Canadiens, je crois, veulent une société qui est unie et forte d'une côte à l'autre et nous, de la côte Atlantique, avons une grande contribution à faire à l'identité nationale. Une croissance économique qui serait limitée au centre et qui créerait un oasis de prospérité entouré de régions stériles ne peut que diminuer notre pays et ronger son fondement moral. Les Canadiens veulent que leur structure politique et économique reflète cet objectif national et garantisse l'union nationale. Ce but doit être le premier de tout gouvernement national.

Nous savons tous ce qui s'est produit au cours des années 1920 lorsque l'érosion du système de transport dans les provinces Maritimes était rongé a donné lieu au Mouvement de protection des droits des provinces Maritimes et ultimement à la commission Duncan. Nous savons également tous, 50 ans plus tard, que dans une entente sur le développement régional récemment signée par les ministres du développement économique régional—il s'agit d'un document intergouvernemental—on a reconnu que le transport était un élément fondamental de la croissance de la nation et qu'il jouait un rôle primordial dans toute politique de développement régional. Il semble donc que les divers ministères du gouvernement ne s'entendent pas sur la question. Le ministère du développement

[Texte]

core of regional economic development; and we have Transportation saying, no; they do not seem to accept the mandate.

[Traduction]

régional dit que le transport est un élément critique et fondamental du développement économique régional; le ministère des transports dit qu'il n'en est rien.

• 1410

Mr. Chairman, if there is anything I could urge upon you, it is that in your final report, and certainly in the preamble to the NTA that may be produced, transportation be specifically recognized as critically important—as you well know, Mr. Chairman, from your vantage-point in Nova Scotia—to continued development.

In my view, it has been and should continue to be an instrument of public policy; rather than let market forces run untrammelled and unhampered throughout the country, that in fact it can be used as an instrument of public policy so public policy goals can be achieved through the instrumentality of transportation.

Skipping ahead to become a little more specific, one of the things we are concerned about that is peripheral to this entire question is the current conventional wisdom on subsidization. We know that frequent allusions are made to either reducing completely the At and East grain rates or capping or taking away entirely the Maritime Freight Rates and Atlantic Region Freight Assistance Acts. I just want to point out that this kind of thinking would be absolutely disastrous to the continued development of Atlantic Canada and that any question of deregulation must be considered hand in hand with this entire concept of subsidization.

The Hickling and Johnston study has indicated that some 17,000 jobs would be at peril as a result of that exercise, and I can only urge upon this committee not only that we not consider the elimination of such subsidies but also that we eliminate from our thinking the idea of capping such subsidies because in real terms that would have the same net effect.

In that regard, I can only ask you and beg you to consider that we entered Confederation with certain considerations as to how the partnership would perform. We recognized that we were at the extremities of the country, far from markets. We recognized that we would have to put up with not only inconvenience but also the economic hardship of giving up much of our north-south trade with our New England partners in exchange for allowing the centre of this country to exercise their economic predominance. We accepted that. I am sure that Newfoundland came in in 1949 fully expecting that they would have the same kind of consideration. I find now that there seems to be a reluctance on the part of the central government to accord that civility and respect to its eastern partners.

Moving on to the question of air transportation and deregulation, again it is a 'yes, but' situation for me. It sounds very good on the surface. We know what the impact of air deregulation is going to be. We have had two cities out of three in New Brunswick currently coming out against it, knowing that it is going to result in the loss of services in their communities. We know that airline deregulation will result in the loss of some of the jet passenger service from New Brunswick,

Monsieur le président, je vous exhorte de signaler, dans votre rapport définitif, et dans le préambule éventuel de la LNT, que les transports sont un élément d'une importance critique, pour le développement, comme vous le savez d'ailleurs, monsieur le président, puisque vous venez de la Nouvelle-Écosse.

A mon avis, les transports ont joué un rôle primordial à l'égard des politiques gouvernementales, et devraient continuer à le faire; au lieu de laisser les forces du marché exercer une influence incontrôlée sur le pays tout entier, on peut recourir aux moyens de transport afin d'assurer la réalisation des objectifs politiques.

J'aimerais aborder des questions un peu plus précises dont une qui nous préoccupe beaucoup, soit celle de l'opportunité des subventions versées à l'heure actuelle. Nous savons que l'on parle souvent ces temps-ci de déminuer, d'abolir ou de limiter les subventions destinées au transport des céréales, voire d'abroger la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions aux transports des marchandises dans la région Atlantique. Je tiens tout simplement à dire que des mesures semblables menaceraient gravement le développement de la région Atlantique, et qu'il faut absolument envisager la déréglementation de pair avec les programmes de subventions.

Les auteurs du rapport Hickling et Johnston ont démontré que ces mesures pourraient entraîner la perte de 17,000 emplois; je dois signaler à votre Comité qu'il ne faut pas songer à abolir ces subventions, encore moins à les limiter, car en réalité, l'une ou l'autre de ces deux mesures aurait les mêmes répercussions.

Je tiens humblement à vous rappeler que nous avons décidé de nous joindre à la Confédération en raison de certains avantages que nous en escomptions. Nous admettions que nous nous trouvons à l'autre bout du pays, loin des marchés. Nous étions conscients non seulement des inconvénients, mais aussi des problèmes économiques que nous risquions en renonçant à notre commerce nord-sud avec nos voisins de la Nouvelle-Angleterre et en laissant les provinces centrales dominer notre économie. Cela, nous l'avons accepté. Je suis convaincu que lorsque la province de Terre-Neuve s'est jointe à la Confédération en 1949, elle s'attendait, elle aussi, à y trouver son compte. On pourrait croire de nos jours que le gouvernement central hésite à traiter ses collègues de l'Est avec respect et civilité.

En ce qui a trait au transport aérien et à la déréglementation je ne puis que dire, encore une fois, «oui, mais...». Ce qu'on propose me semble bien raisonnable. Nous savons tous quelles seront les répercussions de la déréglementation du secteur du transport aérien. Deux villes sur trois au Nouveau-Brunswick s'opposent à cette mesure, sachant fort bien qu'elles perdront les services dont elles jouissent actuellement. Nous savons que cette mesure aboutira à l'élimination du service par avion à

[Text]

and we know that the end result of that is going to be that we will have a second- or third-class service compared to the service we have now, which, as you can see from the brief, is far from perfect.

I also cannot help but suggest to you that when the original proposition came down in 1984 hand in hand with the proposal was a further recognition of the fact that regional interests and regional carriers would be disadvantaged, and as I understand it a sum of \$20 million a year was proposed for the development and support of regional air services. The proposal as I currently understand it does not contain that sum of money, and for that reason it seems to have all of the bad and none of the good.

The other matter of course that is of paramount concern to us is the question of cost recoveries in the airport corporations and the entire question of transferring jurisdiction to either the province or municipalities. I can tell you that if the airports can be operated effectively then the federal government should accept their responsibility and operate them cost efficiently and effectively. I can only assume that you want to transfer them for the simple reason that you do not see how they can be operated on an efficient and cost effective basis. I would strongly urge upon you that the municipalities and the provinces resist accepting that responsibility with the attendant economic consequence in deterioration of service.

• 1415

Moving into the area of marine transportation, I wanted to express to you the concern we would have if deregulation were to proceed without some recognition of the unique situation Saint John is in. Saint John, New Brunswick, is not a local port. It does not have local port corporation status. It does not have the power as a consequence of negotiating rights similar to its competition. In my view, if you were to proceed with deregulation, it would be absolutely critical that, first, Saint John be given such a status so that it would be an equal partner in the competitive environment, and second, that the desperately needed residual dredging be carried so that, again, it would not suffer the competitive disadvantage of significant demurrage costs.

Again, I cannot help but agree with the previous speaker, my confrère from Newfoundland, on the matter of marine cost recoveries. Certainly, that can only operate to the disadvantage of the fishing industry, which at current times is finding the international environment extremely competitive.

The other matter I wanted to talk about was surface transportation and this question of rail deregulation. We are very sensitive to the fact that in Atlantic Canada half of our tracks, some 50%, are of low-traffic density. We believe for that reason that it is particularly vulnerable, and if the power which appears to be present in the working paper is given to abandon such track virtually at will, we feel it is going to result in a significant detriment to us.

I tend to share the sentiment expressed in some other briefs that it is unlikely we are going to find short-haul railroads in the maritime provinces willing to jump in and take up the

[Translation]

réaction dans certaines villes du Nouveau-Brunswick, à telle enseigne que l'on nous offrira un service de deuxième ou troisième ordre, bien inférieur au service fourni à l'heure actuelle et d'ailleurs non sans défauts, comme je le signale dans mon mémoire.

À mon avis, lorsque la mesure a été proposée à l'origine en 1984, on admettait à ce moment-là qu'elle risquait de défavoriser les intérêts et les transporteurs régionaux; aussi avait-on prévu un montant de 20 millions de dollars par année pour le développement et le soutien des services aériens régionaux. La proposition actuelle, si j'ai bien compris, ne compte pas une telle affectation de fonds, de fait, on semble avoir gardé tout ce que la première proposition avait de négatif et rejeté tout ce qu'elle avait de positif.

L'autre question qui nous intéresse tout particulièrement, c'est celle du recouvrement des coûts pour les sociétés d'aéroport; il y a aussi le transfert de la compétence aux provinces ou aux municipalités. Si l'exploitation efficace d'un aéroport est chose réalisable, le gouvernement fédéral devrait alors en assumer la responsabilité et faire preuve de gestion efficace et efficiente. S'il rejette cette responsabilité, c'est qu'il doit croire qu'aucun aéroport n'est rentable. Je vous exhorte à ne pas imposer cette responsabilité aux municipalités et aux provinces, c'est la qualité du service qui en souffrirait, avec toutes les conséquences économiques qui s'ensuivent.

Au sujet des transports maritimes, nous serions inquiets si la déréglementation devait se faire sans qu'on tienne compte de la situation unique de St.-Jean. St.-Jean au Nouveau-Brunswick n'est pas un port local. Cette ville n'est pas reconnue comme société portuaire locale. Elle n'est donc pas habilitée à négocier des droits semblables à ceux de ses concurrents. À mon avis, si la déréglementation était imposée, il faudrait absolument accorder à St.-Jean un statut qui lui permettrait d'être un partenaire égal sur le plan concurrentiel, et il faudrait aussi poursuivre le dragage dont ce port a désespérément besoin afin de ne pas être désavantagé par rapport à ses concurrents à cause de frais importants de surestarie.

Je suis pleinement d'accord avec l'orateur précédent, mon confrère de Terre-Neuve, au sujet des recouvrements de coûts maritimes. Bien sûr, cette situation ne peut que jouer contre l'industrie de la pêche à un moment où le milieu international est extrêmement compétitif.

Je voulais également vous parler de transport de surface et de la déréglementation ferroviaire. Nous sommes tout à fait conscients du fait que dans les provinces atlantiques sur la moitié de nos voies ferrées environ, le trafic est à faible densité, ce qui les rend très vulnérables, à notre avis; et si on autorisait l'abandon de ces voies comme on semble le proposer dans le document de travail, cela nous nuirait beaucoup.

Comme d'autres l'ont dit dans leurs mémoires, c'est peu probable qu'il y ait d'autres sociétés ferroviaires couvrant seulement de faibles distances dans les provinces Maritimes

[Texte]

slack. We feel that, as a result of that, we are going to be put in a position where low-density track is going to be closed down and where additional requirements are going to be put on our transportation system by highway. In that regard, I would urge upon you that, if this were to be considered, recognition be given of the fact that our highways would need strengthening as a result of that additional traffic and also that, in our province particularly, recognition be given to the fact that it is a pass-through province to other provinces in this country's part of the national highway network.

The other matter I feel compelled to speak on is the matter of Canadian National in the Moncton situation. I know it is important to your committee and, certainly, to one of your committee members. It is important to all of us in the province and is very germane to this discussion.

I want to record with the committee my extreme concern about the potential loss of 1,200 jobs in Moncton with the threatened closure of CN shops. These jobs are at the very heart of our provincial economy. We do not accept the recent lay-off of 225 workers, and I tell you here today that, as sure as the great tides of Fundy, New Brunswick will fight Ottawa like it has never been fought before in this question to prevent the closure of the Moncton shops.

It is our view that, again, one has to give recognition to the interests of regions in this country, to consider giving a national mandate to the Moncton area so that in fact tasks which it is now technologically possible to carry out in an area such as that be moved to an area such as that, and that the job level which is currently there be maintained.

I will get into my conclusion by saying that I would hope and repeat that you consider transportation in your final report to be an instrument of public policy, an instrument by which national goals can be obtained, an instrument by which regional development can in fact be improved.

I would also, with some reluctance, draw to your attention my very grave concern that, in the haste to have this final product placed before the House of Commons, we have scheduled only four hearings in this entire country. Mr. Chairman, I cannot help but emphasize my disappointment and that of my fellow New Brunswickers that your committee did not see fit to hold hearings in our province and in every other province of Canada.

• 1420

I cannot help but think that with the potential prejudice of some 1000 jobs in Moncton, with St. John's interest and their Local Port Corporation status, with the very obvious interest of Newfoundland and Prince Edward Island, we could have taken the time to address those interests. It is certainly easy for me to come and appear before the committee, but it may be very difficult for hundreds of other common citizens to present their point of view.

It bothers me that there appears to be no formal mechanism by which consultation on this between provincial governments

[Traduction]

qui s'offrent à les remplacer. Par conséquent, nous sommes placés dans une situation où les lignes des chemins de fer à faible densité seront éliminées de sorte que l'on exigera davantage de notre système de transport routier. Si c'était le cas, je vous exhorte à tenir compte du fait que nos routes devront être améliorées, si la circulation s'accroît; n'oubliez pas non plus que, dans notre province surtout, on emprunte fréquemment nos routes, qui sont liées au réseau national, pour se rendre dans d'autres provinces.

Je tenais également à vous parler de la question du CN à Moncton. Je sais qu'il s'agit d'une question importante pour votre Comité, pour un de vous en particulier. Elle est importante également pour nous tous dans cette province et elle est très pertinente à cette discussion.

Je tiens à vous signaler une chose qui me rend extrêmement soucieux, soit la perte éventuelle de 1200 emplois à Moncton si la menace de fermeture des ateliers du CN se réalisait, ce qui ne peut qu'affliger notre économie provinciale. Nous n'acceptons pas la mise à pied récente de 225 travailleurs et je vous le dis aujourd'hui, aussi vrai qu'il y a des grandes marées dans la Baie de Fundy, le Nouveau-Brunswick se battra contre Ottawa comme jamais on ne l'a fait auparavant pour empêcher la fermeture des ateliers de Moncton.

Nous le répétons, on doit reconnaître l'existence d'intérêts régionaux au pays, songer à la possibilité d'accorder un mandat national à la région de Moncton pour que les travaux réalisables sur le plan technologique puissent y être exécutés, de sorte que le niveau d'emplois actuel serait conservé.

Je termine en vous répétant ceci: j'espère vous voir tenir compte dans votre rapport final du fait que le transport est un instrument de politique publique, instrument qui permet d'atteindre les objectifs nationaux, instrument qui permet de promouvoir l'expansion régionale.

J'hésite un peu à vous souligner également mon inquiétude du fait qu'on se précipite pour remettre à la Chambre des communes un produit final, alors qu'on n'a prévu que quatre audiences pour l'ensemble du pays. Monsieur le président, je ne peux m'empêcher de vous manifester mon désappointement, qui n'a d'égal que celui de mes amis du Nouveau-Brunswick, lorsque nous constatons que le Comité n'a pas cru bon de tenir d'audiences ni dans notre province ni dans aucune autre province du Canada.

Je ne peux m'empêcher de songer que l'on risque de perdre un millier d'emplois à Moncton; alors que l'intérêt de St-Jean et de sa société portuaire est en jeu et, chose évidente, l'intérêt aussi de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard, nous aurions pu prendre le temps d'en discuter. Bien sûr, c'est facile pour moi de comparaître devant le Comité, mais c'est très difficile pour des centaines d'autres citoyens ordinaires de présenter leur point de vue.

Il ne semble pas y avoir de mécanisme officiel qui permette des consultations à ce sujet entre les gouvernements provin-

[Text]

and the federal government would take place. Evidence of that is the fact that a premier would be forced to take time from the obvious demands of running a province to come down here to Halifax and appear before this committee. I would have thought a formal consultative mechanism would have been put in place.

I will close by citing very quickly the conclusions in my paper:

That transportation be explicitly used as a regional economic development tool;

That freight-rate assistance, under the MFRA and At and East, be increased as a development tool;

That a regional air carrier policy, similar to the one proposed in 1984, be instituted as a condition prerequisite to further air deregulation;

That a long-term commitment be made to the St. Leonard-Edmundston air service which is currently completely defunct;

That the federal government maintain its responsibility for the funding of all airports subject to developing a structure similar to the Canada Ports Corporation;

That the Port of Saint John be put on an equal competitive basis by giving it Local Port Corporation status;

That financial support for regional ports be guaranteed;

That the user-pay be delayed until we have full disclosure of the costs, particularly ferry costs which would be levied on each region, and the commercial impact of those costs, which could be substantial;

That the movement of grain through Atlantic ports be encouraged, and certainly not discouraged by elimination of subsidies;

That absolute guarantees be provided to maintain rail lines with economic development importance;

That the federal government recognize the extra burden of rail deregulation, the burden it would place on highways;

That CN be ordered to give the Atlantic region a national mandate with respect to CN shops;

That any legislation recognize that deregulation should be implemented in incremental steps, at best;

That the provinces be directly represented in any regulatory structure which might emerge from the legislation, which is a clear recognition that this nation, even though it is a nation of which we are justly proud, is composed of 10 separate provinces and two territories, all of which have their own unique interests.

Thank you.

[Translation]

ciaux et le gouvernement fédéral, et cela m'ennuie. On en a la preuve lorsqu'on voit un certain premier ministre d'une province obligé de mettre de côté les affaires de sa province pour venir ici à Halifax comparaître devant le Comité. J'aurais cru qu'un mécanisme consultatif officiel aurait pu être institué.

Je termine en citant très rapidement les conclusions que j'expose dans mon document:

Que le transport soit utilisé de façon explicite comme outil d'expansion économique régionale;

Que l'aide apportée au transport des marchandises, en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, soit intensifiée en tant que mécanisme d'expansion;

Qu'une politique régionale pour les transporteurs aériens, semblable à celle qui a été proposée en 1984, soit adoptée avant que l'on ne poursuive la déréglementation du transport aérien;

Qu'un engagement à long terme soit pris afin de rétablir le service aérien entre St-Léonard et Edmonston;

Que le gouvernement fédéral demeure responsable du financement de tous les aéroports à la condition que soient élaborées des structures semblables à celles de la Société canadienne des ports;

Que le port de St-Jean soit mis sur le même pied que ses concurrents en lui accordant le statut de société portuaire locale;

Que soit garanti l'appui financier aux ports régionaux;

Que la formule prévoyant que l'utilisateur paye soit différée jusqu'à ce que tous les coûts soient divulgués, en particulier les coûts de traversiers qui seraient perçus dans chaque région, pour bien établir l'incidence commerciale de ces coûts, qui pourrait être importante;

Que le transport de céréales par les ports de l'Atlantique soit encouragé au lieu d'être défavorisé par l'élimination des subventions;

Que des garanties absolues soient fournies pour conserver les lignes ferroviaires qui sont importantes pour l'expansion économique;

Que le gouvernement fédéral tienne compte du fardeau additionnel que représente la déréglementation ferroviaire, fardeau qu'on imposera au réseau routier;

Qu'on exige du CN qu'il donne à la région Atlantique un mandat national concernant les ateliers du CN;

Que toute loi reconnaisse que la déréglementation doit au moins se faire par étapes;

Que les provinces soient représentées directement dans tout organisme de réglementation qui pourrait résulter d'une loi, pour reconnaître sans détour que ce pays, dont nous sommes fiers avec raison, se compose de dix provinces distinctes et de deux Territoires, chacun ayant des intérêts qui leur sont propres.

Je vous remercie.

[Texte]

The Chairman: Mr. McKenna, I want to thank you very much for your very comprehensive brief. You have certainly summarized the problems of Atlantic Canada very well in the conclusions on pages 21, 22 and 23. Having watched you across the Bay of Fundy from time to time on one of our mutual television stations, I knew you would be able to condense the 23 pages into a very succinct summary, as you have done in the 16 minutes you have taken. You have certainly lived up to expectations in a succinct and substantive comment.

As a chairman, I just want to reply before throwing this open to questioners. You have raised a point and you wrote a letter and when I knew you were coming, I do not know if I got a letter back to you, but I had written to several provinces explaining the dilemma the committee was in. None of us are very happy around the table, but we all have time frames and with a report of December 13, it was just an absolute physical impossibility for this committee to move into all the capitals and other areas of this country to get that report out by December 13—and we have had complaints across the country.

At least we are here. I can tell you very frankly there was even a big question as to whether this steering committee even travelled at all. It took some time even to get us on the road. As far as the communications with the provinces, there have been, and are, informal mechanisms on an ongoing basis between the provinces.

I just wanted to put that. And who knows? Because of the interest shown in this subject matter in our report, and its importance, the report may very well be of an interim nature in parts. That may be one of our recommendations. Certainly we are getting the message loud and clear that other parts of the country, in New Brunswick, Québec, Saskatchewan, Alberta, Newfoundland, you know, would like to see us.

• 1425

But I thank you very much for taking the time and effort to come here. The coincidence of the Premiers here . . . of course, I am not going to be the commentator on his travel plans in any shape or form, but the federal-provincial conference is in town tomorrow and that might have been one of the catalysts for his attendance here.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to associate myself with you in complimenting the witness. Mr. McKenna has made an excellent, well documented, and very forceful presentation. It is regrettable that time did not permit him to read in detail all the pages of his presentation, and more particularly the 14 recommendations he is making. I think they are very important, and all the members of the committee should read and reflect on these 14 recommendations and take them into account in our own final report.

Mr. McKenna, I want to say it is to your credit that you have shown us here that you know very well the problems of your province, particularly those problems that could happen if we go ahead with deregulation. The consequences deregulation could have for New Brunswick I think have been very well

[Traduction]

Le président: Monsieur McKenna, permettez-moi de vous remercier bien sincèrement pour ce mémoire très complet. Vous avez très bien résumé les problèmes de la région Atlantique dans vos conclusions aux pages 21, 22 et 23. De l'autre côté de la Baie de Fundy, il m'est arrivé de vous voir à l'écran d'un de nos postes de télévision mutuelle, et je savais que vous pouviez condenser vingt-trois pages en un résumé très succinct, ainsi que vous l'avez fait pendant ces seize minutes. Vous avez certainement répondu à nos espoirs en ce sens.

En ma qualité de président, je désire répondre avant de donner la parole aux intervenants. Vous avez soulevé une question et envoyé une lettre à ce sujet, et lorsque j'ai su que vous veniez, j'ai oublié si je vous ai répondu ou non par lettre, mais j'ai écrit à plusieurs provinces pour leur expliquer le dilemme dans lequel nous nous trouvons. Personne autour de cette table ne s'estime heureux de cet état de choses, mais en raison de certains délais, dont le dépôt de notre rapport le 13 décembre prochain, il nous était tout à fait impossible de nous déplacer dans toutes les capitales provinciales et ailleurs et d'avoir tout terminé pour le 13 décembre—mais on s'en est plaint partout au pays.

Nous sommes ici du moins. Je vous dirai très franchement qu'on s'est vraiment demandé si le Comité pourrait voyager. Il a fallu pas mal de temps avant d'y arriver. Pour ce qui est des communications avec les provinces, je vous répondrai qu'il y a eu, et qu'il y a encore des mécanismes officiels et permanents qui existent entre le fédéral et les provinces.

Je tenais à le souligner. Qui sait? Vu l'intérêt qu'on porte à la question dans notre rapport, vu son importance, notre rapport peut très bien être provisoire sur certains points. Ce sera peut-être une de nos recommandations. On nous a dit très clairement et très franchement qu'il y a d'autres régions du pays—au Nouveau-Brunswick, au Québec, en Saskatchewan, en Alberta et à Terre-Neuve—qui aimeraient nous rencontrer.

Je vous remercie beaucoup d'avoir pris le temps de venir. La réunion des premiers ministres est une coïncidence . . . évidemment, et je ne veux pas commenter de quelque façon les projets de voyage du premier ministre, mais la conférence fédérale-provinciale se tiendra ici demain, et elle aura peut-être servi de catalyseur pour sa présence ici . . .

M. Ouellet: Monsieur le président, comme vous, je désire féliciter le témoin. M. McKenna a présenté un exposé excellent, bien documenté et très vigoureux. Il est dommage qu'il n'ait pas eu le temps de le lire tout entier, et plus particulièrement les 14 recommandations qu'il présente. Elles sont très importantes à mon avis et tous les membres du Comité devrait en prendre connaissance et y réfléchir pour en tenir compte lors de notre rapport final.

Monsieur McKenna, vous avez le très grand mérite d'avoir souligné les problèmes de votre province que vous connaissez très bien, surtout ceux qui pourraient surgir si nous allons de l'avant avec la déréglementation. Vous nous avez très bien expliqué dans votre document les conséquences qu'elle pourrait

[Text]

explained in this document. What I want to say is that you have eloquently proved to us today that you are fit, able, and willing to be Premier of New Brunswick.

The Chairman: There is a lot of freedom around this table, but we will let the freedom of the democratic process take its effect whenever it may.

Mr. McKenna: We may have a problem there with joint use of the same track.

The Chairman: I do not know about switching, either.

Mr. Ouellet: Mr. McKenna, on page 5 of your presentation you remind us that in 1982 the federal government assistance to Atlantic transportation was close to \$700 million. What would you think would be an appropriate amount of money in the future to ensure a continued development that is fair for Atlantic Canada in a deregulated environment? Indeed, I think it would be imperative to continue some subsidies and some support by the federal government. What would be the amount you would think should be devoted, in fairness, to Atlantic Canada?

Mr. McKenna: Obviously that is a difficult figure to arrive at with exactitude. But it would appear to me that in a deregulated environment the kind of world that I envision is a world where, quite frankly, the law of the jungle prevails: the large survive, the small are destroyed. I think that is true for carriers. Certainly with trucking companies I would think the smaller lines would have grave difficulty in competing with confidential contracting.

It is my view that small, remote communities, whether it be on a provincial basis or within a province, are going to suffer the hardship of having, usually, only one person to bid. They are not going to have the benefit of confidential contracting, but they will accept all of the harshness of it. Very simply, I guess what I am saying is that the remote regions of Canada are going to be prejudiced much more than any other part of this country, and they are going to need at least this level of support, and possibly much more, even to survive in the new competitive environment.

Mr. Ouellet: But basically what you are telling us is that indeed additional assistance from the federal government will have to continue to be funnelled through Atlantic Canada. You do not want to specify any amount of money; but generally speaking, do you accept the possibilities of a reduction... or at least to continue with that amount, as a prerequisite?

Mr. McKenna: To start with, the \$700 million is expressed in 1982 dollars, so in real terms you would have to have significantly more than that. I cannot help but emphasize that in the kind of environment we are talking about there is going to be even greater competitive pressure on the smaller communities and the smaller lines which have to perform. Quite frankly, it is with great reluctance that I have to say to you that we would continue to need large levels of subsidization. I think the federal government may have to make a value

[Translation]

avoir pour le Nouveau-Brunswick. Ce que vous nous avez prouvé de façon si éloquente aujourd'hui, c'est que vous êtes apte, capable et prêt à devenir le premier ministre du Nouveau-Brunswick.

Le président: Il y a beaucoup de liberté autour de cette table, mais nous allons laisser la liberté du processus démocratique suivre son cours en temps et lieu.

M. McKenna: Nous pourrions avoir un problème à ce sujet à cause de l'usage commun de la même voie.

Le président: Je ne sais pas non plus ce qui se passerait au sujet de l'aiguillage.

M. Ouellet: Monsieur McKenna, vous nous rappelez à la page 5 de votre exposé, qu'en 1982 le gouvernement fédéral a accordé au transport de l'Atlantique près de 700 millions de dollars. Quelle serait, à votre avis, la somme qu'il faudrait accorder maintenant pour garantir une expansion future équitable de la région atlantique du Canada dans un contexte de déréglementation? Il serait essentiel, à mon avis, que le gouvernement fédéral continue d'accorder des subventions et une aide. En toute honnêteté, quel serait, à votre avis, le montant qu'il faudrait consacrer à cette région?

M. McKenna: Bien sûr, il est difficile de donner un chiffre précis. J'ai l'impression toutefois que avec la déréglementation, la Loi de la jungle prévaudrait: les plus gros survivent, les plus petits disparaissent. C'est vrai aussi, je crois, pour les transporteurs. Je crois vraiment que les petites sociétés de camionnage auraient beaucoup de mal à faire concurrence aux contrats confidentiels.

Je suis d'avis que les petites localités éloignées, que ce soit sur une base provinciale ou au sein d'une province, éprouveront beaucoup de mal, car habituellement elles n'auront qu'un soumissionnaire. Elles ne pourront pas profiter de contrats confidentiels et devront en subir tous les ennuis. Je vous dirai simplement, qu'à mon avis, les régions éloignées du Canada seront bien plus désavantagées que les autres parties du pays, et elles auront besoin au moins de ce nouveau soutien, et probablement de beaucoup plus, même pour survivre dans ce nouveau milieu concurrentiel.

M. Ouellet: Ce que vous voulez vraiment nous dire, c'est qu'il faudra davantage d'aide de la part du gouvernement fédéral pour la région atlantique. Vous ne voulez pas dire combien, mais de façon générale, accepteriez-vous la possibilité d'une diminution... ou faudra-t-il continuer à recevoir le même montant, est-ce un prérequis?

M. McKenna: Je vous dirai tout d'abord que les 700 millions de dollars représentent des dollars de 1982, par conséquent il faudra vraiment beaucoup plus. Je ne puis m'empêcher de souligner que dans le genre de milieu dont nous parlons il y aura beaucoup plus de pression sur le plan concurrentiel et sur les petites localités, et le fonctionnement de réseaux moins importants devra être excellent. J'hésite beaucoup à vous dire qu'il nous faudra toujours recevoir des niveaux de subventions importants. Je crois que le gouvernement fédéral devrait

[Texte]

chance as to whether they want to pay it in subsidization for transportation or in welfare cheques.

• 1430

Mr. Ouellet: Your third recommendation to us is that a regional air carrier policy, similar to the one proposed in early 1984, be instituted as a *sine qua non* for further air deregulation. How would you visualize such an air carrier policy being implemented, especially in your province?

Mr. McKenna: I guess what we are really trying to say in making that submission is that should deregulation take place as was proposed in 1984—there was at least a safeguard built in of some value. Obviously we cannot determine the extent of the value because it has become academic, but in the new environment that was proposed, that same safeguard was not put in. I guess what I have in mind is the type of concept known as 'Know Ontario' where the Ontario government, using provincial dollars, as I understand it, did the capital acquisition and then leased the physical units to an operating company. That would be the kind of concept I might envisage under that \$20 million. There would be some kind of protection to make sure that an air service would be available to the extremities of the country.

Mr. Ouellet: In your presentation, in talking about the Port of Saint John, you indicate in that there are reductions of service because there are restrictions for the entrance and exit of certain vessels to the Saint John harbour, except at high tide. That surprises me very much. Could you explain why this is and make specific suggestions to change it? I think it is very unfair to the Port of Saint John. Something should be done about it.

Mr. McKenna: This is information that has only really come to the attention of the public in the last several months. Very simply, in 1984-85 budget cut-backs, maintenance dredging was one of the items cancelled. As a result of that silt was formed and it is our information that a mariner's warning is in effect which restricts the time of egress and exit. Obviously, in the heavy competitive environment, even without deregulation, it is very costly to keep ships waiting in the harbour or waiting to get in.

Mr. Ouellet: Dredging should take place then on an urgent basis.

Mr. McKenna: Absolutely. I suspect the government is well aware of that through the local Minister, and I would anticipate that something is going to be done. It is a problem that can only get worse.

Mr. Ouellet: Thank you.

Mr. Benjamin: Mr. McKenna, I am happy you have come to this hearing. We have welcomed submissions from the Governments of Nova Scotia and Newfoundland. We left out seven provinces, two territories and the villages of Toronto and Montreal in all these hearings but in any event, we are stuck with it. It is not of this committee's doing.

[Traduction]

prendre le risque de les payer sous forme de subventions aux transports ou sous forme de prestations de bien-être social.

M. Ouellet: Vous recommandez en troisième lieu qu'une politique de transporteurs aériens régionale, semblable à celle qui a été proposée au début de 1984, soit élaborée comme condition *sine qua non* pour une plus grande déréglementation aérienne. Comment une telle politique pour les transporteurs aériens pourrait-elle être appliquée, surtout dans votre province?

M. McKenna: Ce que nous essayons de vous dire dans cet exposé, c'est que si la déréglementation a lieu, telle qu'elle a été proposée en 1984—cette proposition comportait au moins une garantie qui avait une certaine valeur. Nous ne pouvons, bien sûr, en déterminer la valeur, c'est devenu une question théorique, mais cette garantie n'est pas comprise dans le nouveau milieu proposé. Ce que j'ai dans l'idée, c'est le système désigné par l'expression «connaissez l'Ontario», par lequel le gouvernement de l'Ontario, avec le budget de la province, si j'ai bien compris, a acquis des unités et ensuite les a louées à une société d'exploitation. C'est le genre de mécanisme que j'envisagerais avec ces 20 millions de dollars. Une certaine garantie serait donnée pour que les services aériens rejoignent les points les plus éloignés du pays.

M. Ouellet: Vous parlez dans votre exposé du port de St-Jean, vous soulignez qu'il y a eu des réductions de services dues à des restrictions imposées à l'entrée et à la sortie de certains bateaux au port de St-Jean, sauf à marée haute. Je suis fort étonné. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi il en est ainsi et avez-vous des suggestions précises pour que les changements soient apportés? C'est tout à fait injuste pour le port de St-Jean. Il faudrait faire quelque chose à ce sujet.

M. McKenna: Ce sont des renseignements de ce genre qui ont été portés à l'attention du public depuis quelques mois. Je vous répondrai simplement qu'à cause des restrictions budgétaires de 1984-1985, le dragage d'entretien est un des postes éliminés. Par conséquent, le limon s'accumule, et d'après nos renseignements un avertissement a été lancé pour restreindre le temps d'entrée et de sortie. Dans un milieu très concurrentiel, même sans déréglementation, c'est bien sûr très coûteux de laisser les bateaux attendre dans le port pour sortir ou attendre pour y entrer.

M. Ouellet: Il est donc urgent que le dragage se fasse.

M. McKenna: Tout à fait. Je soupçonne que le gouvernement a été mis au courant par le ministre local, et je crois que quelque chose sera fait. C'est un problème qui ne peut que s'aggraver.

M. Ouellet: Je vous remercie.

M. Benjamin: Monsieur McKenna, je suis heureux que vous ayez pu assister à cette audience. Nous avons été très contents de recevoir des mémoires des gouvernements de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve. Nous avons laissé de côté cette province, deux territoires et les villages de Toronto et de Montréal dans nos audiences, mais de toute façon, nous

[Text]

Your brief is one of many we have had here. We have a few in Winnipeg and Vancouver. I sense that you do not really want *Freedom to Move* but you make the appropriate rhetorical gestures to the free and open market in competition. What really is the case is that you are mad at the way the present system was functioning. You are mad at CTC; they were not responsive enough to the local scene, local people, local business and so forth. Is that not really what the problem is?

• 1435

Mr. McKenna: No, those would be your words and not mine. Very simply, it is a case of my heart tells me yes and my head tells me no. I am comfortable with the philosophical underpinnings. Where I am uncomfortable is in its universal application. That gives me great unease, and certainly if it were the wish of the Minister to establish an even playing field across this country, I think he would find very few participants on this side of the nation.

The reason that I simply have to address myself to Maritime concerns is I simply cannot speak for western Canada and the central Canadian interest. They may find this environment one in which they are very comfortable competing in.

I will go further; I even recognize that a great deal of competition in western and central Canada is directly with American carriers, who are operating under a nonregulated environment. I can understand again why they have to have this kind of openness. What I am really trying to say is that we have unique interests in Atlantic Canada. We are a long way from markets—as simple as that.

Mr. Benjamin: Well, I want to tell you that many of the interests you have expressed in your submission are identical to the ones that occur in Saskatchewan, and no doubt some other regions as well—whether it is branch lines or freight rate assistance or whatever. On the issue of user-pay, cost recovery, use-it-or-lose-it syndrome, this mad rush into trying to cut government spending and reduce the deficit, etc., has meant increased user fees and they are going to go up some more. Is it not true that if you were to charge full cost-recovery on airports, the St. Lawrence Seaway, all the marine aids—whether it is ice-breaking or navigational aids or weather forecasting, whatever—that both the public and private carriers, if they had to operate that themselves, would not be in business? But if they have to put up with these increased user fees, then they have to pass them on to their customers, which means higher fares and rates, does it not?

Mr. McKenna: There is no doubt about that.

Mr. Benjamin: Well then, why not at least continue the effort for as long as we can; that this infrastructure and these essential public services, public utilities, be paid for by the nation as a whole through a general tax system, rather than

[Translation]

sommes pris dans cette situation. Ce n'est pas la faute du Comité.

Votre mémoire est un des nombreux mémoires que nous avons reçus. Nous en avons reçu quelques-uns à Winnipeg et à Vancouver. J'ai l'impression que vous ne voulez pas vraiment ce programme *Aller sans entraves*, mais vous faites des gestes symboliques en faveur d'un marché concurrentiel, libre et ouvert. En fait vous êtes furieux à cause de la façon dont le présent régime fonctionne. Vous n'êtes pas du tout contents de la CCT, elle n'a pas vraiment répondu aux besoins locaux de la population et des entreprises. N'est-ce pas le véritable problème?

M. McKenna: Non, ce sont vos paroles et non les miennes. Je vous dirai très simplement qu'il s'agit d'un cas où mon cœur me dit oui et ma tête, non. En théorie il n'y a pas de problèmes. Ce qui me rend inconfortable, c'est l'application universelle. Cela me cause une grande inquiétude, et si le ministre voulait appliquer les mêmes règles à l'ensemble du pays, il trouverait dans cette région-ci très peu de participants.

Si je dois m'intéresser aux provinces maritimes, c'est que je ne puis tout simplement pas parler au nom de l'Ouest du Canada ni du Canada central. Ce genre de milieu concurrentiel leur convient peut-être très bien.

J'irais même plus loin, je reconnais que dans l'Ouest du Canada et dans le Canada central on concurrence surtout les transporteurs américains, qui travaillent dans un milieu non réglementé. Je comprends pourquoi il faut que les choses se fassent ouvertement. Ce que j'essaie vraiment de souligner, c'est que nous avons dans la région atlantique des intérêts uniques. Nous sommes très éloignés des marchés—c'est aussi simple que cela.

M. Benjamin: Vous avez exprimé de nombreux intérêts dans votre mémoire, et ils sont identiques à ceux de la Saskatchewan, et sans aucun doute à ceux d'autres régions également—qu'il s'agisse d'une aide aux lignes secondaires aux tarifs des marchandises. Qu'il s'agisse de la facturation à l'utilisateur et du recouvrement des coûts, cette précipitation à vouloir réduire les dépenses gouvernementales et le déficit s'est traduite par des augmentations pour les usagers, sans compter celles qui viendront. N'est-il pas vrai que si l'on imposait le plein recouvrement des coûts aux aéroports, à la voie maritime du St-Laurent, à toutes les aides maritimes—que ce soit pour les brise-glaces, les aides de la navigation ou les prévisions météorologiques—les transporteurs publics et privés, s'ils devaient s'en charger, feraient faillite? S'ils devaient faire face à des droits d'utilisation accrus, il leur faudrait les transmettre à leurs clients, cela voudrait dire, n'est-ce pas, des tarifs plus élevés?

M. McKenna: Sans aucun doute.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas poursuivre nos efforts aussi longtemps que nous le pouvons, afin que l'infrastructure et les services publics essentiels, les services d'utilité publique soient payés par le pays entier grâce aux impôts, plutôt que de choisir

[Texte]

picking out those . . . and the ones who get hurt the most are the ones who live in areas like Atlantic Canada?

Mr. McKenna: I have addressed myself to the subject and taken the position that we would be opposed to complete cost recovery—certainly without a determined analysis of the economic consequences. I will go a step further, I guess, in agreeing with you; it seems to me the price of nationhood requires a certain cost as well, and in the area of public transportation, it is a cost that I would be willing to see shared. I feel is a principle which is pretty fundamental; in fact, it is totally fundamental.

In the case of this current effort, what I guess I am really trying to say is, what are the consequences? What kind of money are you talking about? What kind of fees? What is the economic consequence of that, and how do you balance the recovery against the loss of business—commercial, passenger or otherwise?

We would all like to know that information before we go further; but certainly as a general proposition, this is a large and unwieldy country and that is part of its magnificence. It is a small price to pay for living in Canada, I think, to have to pay a public cost for that.

Mr. Benjamin: I agree with that. Mr. McKenna, in 1981 I got a plain brown envelope with a Cabinet document in it. It started off with: First step—do away with the Crow rate for western grain, and then proceeded to outline the At and East rates, the Maritime Freight Rates Act, the Atlantic Provinces Freight Assistance Act, the bridge rates, all the transportation assistance programs that were designed to try to equalize opportunities in all regions of Canada and give us a crack at our export position with our competitors. However, the thrust of that Cabinet document was that the national government was going to endeavour, over a period of years, to get out from under transportation subsidies. That was when they got user-pay from Otto Lang, continued by Lloyd Axworthy and continued some more by Don Mazankowski. I was down here in Halifax and Moncton in 1982, told the people there about it, and nobody believed me.

Mr. Cochrane: That is your credibility.

Mr. Benjamin: I waved the Cabinet document around in the air, and everybody pooh-poohed and said, oh, they would not dare do that. I sense from your submission that they are going to dare to do that. Is it not correct that the four Atlantic premiers, a few years ago, negotiated away some of the benefits of one of the freight assistance acts, in order to get some quick bucks for some highway work?

Mr. McKenna: That is correct.

Mr. Benjamin: Would you want to see a stop to that? No more negotiating it away for one-shot highway help at the expense of long-term freight assistance? I sense from your

[Traduction]

ceux . . . ceux qui seraient le plus touchés sont ceux qui vivent dans des régions comme la région atlantique?

M. McKenna: J'ai étudié la question et nous en sommes venus à la décision que nous nous opposerions à un recouvrement complet des coûts—ce serait certainement le cas s'il n'y avait pas de véritable analyse des conséquences économiques. J'irai même un peu plus loin dans votre sens, il me semble qu'il y a un prix à payer pour maintenir l'unité du pays, et dans le cas de transport public, c'est un coût que j'aimerais voir partagé. C'est à mon avis un principe fondamental, je répète fondamental.

Quelles seront les conséquences, c'est vraiment ce que j'aimerais savoir? De quelles sommes est-il question? De quels frais? Quelles seraient les conséquences économiques, et comment peut-on équilibrer le recouvrement, d'une part, et la perte d'activité—commerciale, de transport ou autre, d'autre part?

Nous aimerions tous connaître ces renseignements avant d'aller plus loin, mais il s'agit bien sûr d'une proposition générale, nous avons un pays qui est vaste et difficile, et cela fait partie de sa grandeur. C'est le prix, peu élevé, que nous devons payer pour vivre au Canada.

M. Benjamin: Je suis d'accord. Monsieur McKenna, j'ai reçu en 1981 une enveloppe brune ordinaire contenant un document du cabinet. On a commencé par une première étape—on a éliminé le tarif du Nid-de-Corbeau sur le grain de l'Ouest, ensuite on a défini les taux Atlantiques et Est, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique, les taux pour les ponts, tous les programmes d'aide au transport conçus afin de permettre à toutes les régions du Canada de jouir des mêmes possibilités et afin d'améliorer notre position face à nos concurrents à l'étranger. Toutefois, ce document du cabinet comportait essentiellement l'idée que le gouvernement national allait essayer, au fil des ans, de se retirer des programmes de subvention des transports. C'est alors qu'on a vu apparaître le principe «aux frais de l'utilisateur» introduit d'abord par Otto Lang, ensuite par Lloyd Axworthy et encore par Don Mazankowski. J'étais à Halifax et à Moncton en 1982, j'en ai parlé, mais personne ne me croyait.

M. Cochrane: Ça montre votre crédibilité.

M. Benjamin: Je brandissais le document du cabinet, mais tout le monde me disait que c'était de la foutaise, qu'on n'oserait pas faire ça. Or votre mémoire me donne l'impression qu'on va oser le faire. N'est-il pas vrai qu'il y a quelques années, les premiers ministres des quatre provinces Atlantiques ont cédé certains des avantages qu'ils retiraient d'une des lois de subvention des transports afin de se procurer rapidement de l'argent pour la réfection des routes?

M. McKenna: En effet.

M. Benjamin: Voulez-vous que cela cesse? Voulez-vous que cesse, une fois pour toutes, le financement unique des grandes routes aux dépens d'une aide à long terme au transport des

[Text]

presentation that your great fear is that these transportation assistance acts that you have are in jeopardy.

Mr. McKenna: We fear they are in jeopardy through compromise. There was a discussion—of course, there has been discussion for several years—about eliminating the subsidies, but the latest discussion has been of the same vein. We fear the result of that will be that a compromise will be forthcoming from government, by which they will say: No, we are not going to eliminate it. You know we are your friends. We are simply trying to cap it at today's levels. To me, that represents no act of friendship. In real terms, that puts us under the blade, just as surely as if we walked in of our own accord.

In connection with the premise of your question, I am not surprised at all that you would receive that information. From my research on transportation, since 1920, every year or two years, there has been a periodic debate, which has inflamed the nation, on removing some of these subsidies or in some way pulling back benefits which had been obtained. It has been a history of turmoil. What is happening now is not unusual.

Mr. Benjamin: I want to assure you that we, in western Canada, will support Atlantic Canada . . .

Mr. McKenna: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: —on these programs. I wish we could have had more help to keep the Crow rate for us boys out west.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Belsher, to be followed by Mr. Cochrane.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Mr. McKenna, for the last couple of days and on other occasions, we have been hearing about areas of concern, mainly about the changes that will take place. Some areas feel they will have better service. Other areas are feeling they will have worse service than they now enjoy.

Some of the briefs have also used the words 'minimum level of service' . . . that we do not go below a minimum level of service. How might the committee, in its recommendations, address that part of it? We know there will be adjustments. I think everyone says it is time to shorten up the regulating process we now have. As we deregulate and as we go forward, it is going to bring about adjustments. What do we do to flag it so that the bells start ringing? What is the minimum, and how do you arrive at that?

Mr. McKenna: Perhaps you could start by taking the current level of service in the Maritimes, and use that as the minimum. I suspect you will find that it represents the minimum acceptable standard, when in order to come from Montreal to Saint John, you have to fly to Halifax first, if you want to get in there in the morning. Surely to goodness, that represents a minimum standard.

[Translation]

marchandises? À la lumière de votre exposé, j'ai l'impression que ce que vous craignez le plus, c'est l'abolition des lois de subvention des transports.

M. McKenna: Nous craignons de les perdre suite à des compromis. Il a été question—évidemment, il en est question depuis plusieurs années—d'éliminer les subventions, mais justement, il en est encore question dernièrement. Nous craignons que le gouvernement nous offre un compromis dans le genre: non, nous n'allons pas les éliminer. Vous êtes nos amis. Nous allons simplement plafonner aux niveaux actuels. Or à mon avis, ce n'est pas là de l'amitié. En termes réels, cela nous mène au bord du gouffre, tout aussi sûrement que si nous y allions de nous-mêmes.

En ce qui concerne votre question, je ne suis pas du tout surpris que vous ayez reçu ces renseignements. Suite aux recherches que j'ai effectuées sur les transports, je constate que depuis 1920, à chaque année ou à tous les deux ans, la nation se lance dans des débats sur l'abolition de certaines subventions ou sur une réduction des avantages déjà gagnés. Ce secteur a connu beaucoup de branle-bas. Il n'y a rien d'extraordinaire dans ce qui se passe.

M. Benjamin: Je puis vous promettre, que nous, dans l'Ouest, appuierons les provinces de l'Atlantique . . .

M. McKenna: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: . . . en ce qui concerne ces programmes. J'aurais bien aimé que nous puissions en faire plus afin de maintenir les tarifs du Nid-de-Corbeau pour nous dans l'Ouest.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Belsher, qui sera suivi de M. Cochrane.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Monsieur McKenna, au cours des quelques derniers jours, et à plusieurs reprises, nous avons entendu dire qu'on se préoccupait des changements à venir. Dans certaines régions, on estime que le service se trouvera amélioré. Dans d'autres régions, on a l'impression que le service va diminuer par rapport à maintenant.

Dans certains mémoires, on a également parlé de «niveau minimum de service» . . . qu'il ne fallait pas tomber en dessous d'un certain seuil. Comment le Comité pourrait-il, dans ses recommandations, répondre à cette préoccupation? Nous savons qu'il y aura des ajustements. Je crois que nous sommes tous d'avis qu'il faut raccourcir le processus de réglementation actuel. Au fur et à mesure de la déréglementation, il faudra apporter des ajustements. Que faire pour être prévenu d'avance? Quel est le minimum, et comment en décider?

M. McKenna: Vous pourriez peut-être commencer par regarder le service actuel dans les Maritimes et fixer le minimum à ce niveau. Je crois que vous constaterez que le service actuel représente le minimum acceptable, quand on songe que pour se rendre de Montréal à Saint-Jean, il vous faut d'abord prendre l'avion à destination de Halifax si vous voulez arriver le matin. Ma foi, il me semble que c'est bien là le minimum acceptable.

[Texte]

Not to be cute with your question, I believe that what has to be done, if deregulation is to proceed, is that there be a very careful monitoring on an ongoing basis, that bells and muscles be there, so the provinces and the regions, together with the federal government, can do a constant monitoring of it to ensure that enormous hardships are not created as a result of any aspect of deregulation.

• 1445

We have raised some real doomsday problems, some doomsday possibilities. It may not work that way, and it may be unnecessary to further concern ourselves with some of these alarms. I think our concerns are well founded, and so well founded that on the east coast particularly, any effort to deregulate without almost a constant monitoring and surveillance I think would be fraught with great danger.

Mr. Belsher: There are places in British Columbia like Fort St. John and Cranbrook, which are a long way from Vancouver, which have the same problems you are speaking of from, say, Saint John or Moncton, if Halifax were to become the hub.

Mr. McKenna: There is no universal standard. We feel we tend to be at rock bottom in terms of some services. Even in the area of rail service, the service may be fine, but in terms of a competitive environment, for the most part we only have community served by one operating line. That, to me, certainly is a minimum situation. We are in a very different situation from many communities in this country which will have the competitive model created by at least two shippers.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman. I would also like to thank Mr. McKenna on the job he has done.

Just a comment—it does cover a lot of areas that are not included in the *Freedom to Move* draft. Just so it does not cause confusion, there are a number of things here I agree are problems that are facing particularly New Brunswick and Atlantic Canada, but are not necessarily within the *Freedom to Move* documentation. As Mr. Benjamin mentioned, I noticed in your preamble you said that the philosophy is good but here are the problems. Your 'yeah, but's' seem to have overcome our 'oh, by the way, these are fine'. Were there some aspects of the *Freedom to Move* white paper that you found were positive and would have a good effect upon Atlantic Canada, particularly New Brunswick?

Mr. McKenna: I must say, nationally I can see advantages. That is not your question, but nationally I can see some advantages. Certainly in the case of Saint John, a very interesting situation develops vis-à-vis the Port of Halifax. Theoretically, with two rail lines serving Saint John, and with a shorter distance to Montreal, one could assume that Saint John would become even more competitive. I think that is predicated on three or four things. Number one, I think it is

[Traduction]

Trêve de plaisanterie, à mon avis, si l'on procède à la déréglementation, il faut surveiller très attentivement et de façon suivie la situation de façon à ce que les provinces et les régions, de concert avec le gouvernement fédéral, puissent s'assurer, grâce à une surveillance constante, que la déréglementation n'entraîne pas d'énormes difficultés.

Nous avons évoqué la possibilité de problèmes énormes, de répercussions énormes. Cela ne se produira peut-être pas, nous n'aurons peut-être pas à nous en inquiéter plus avant. Toutefois, j'estime que nous avons raison de nous en préoccuper, car sur la côte Est, plus particulièrement, il serait très dangereux de déréglementer sans une surveillance et un contrôle constants.

M. Belsher: Il y a des endroits en Colombie-Britannique, tels Fort St. John et Cranbrook, qui sont très éloignés de Vancouver et qui pourraient éprouver les mêmes difficultés que celles que vous avez mentionnées en parlant, disons, de Saint-Jean ou de Moncton, si Halifax devait devenir le cœur.

M. McKenna: Il n'y a aucune norme universelle. Nous estimons que certains de nos services sont vraiment minimaux. Dans le cas même du service ferroviaire, le service est peut-être bien, mais la plupart de nos localités ne sont desservies que par une seule ligne, sans concurrence. À mon avis, c'est certainement le minimum. Notre situation est fort différente de celle de nombreuses localités au pays où, grâce à la présence de deux expéditeurs, il y a concurrence.

M. Belsher: Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Belsher. Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais moi aussi remercier M. McKenna du travail qu'il a fait.

Un commentaire simplement—vous abordez, dans votre mémoire, de nombreux sujets dont il n'est pas question dans *Aller sans entraves*. Afin qu'il n'y ait aucune confusion, je tiens à souligner que je reconnais moi aussi que tout particulièrement le Nouveau-Brunswick et la région de l'Atlantique font face à des problèmes qui ne figurent pas nécessairement dans le document *Aller sans entraves*. Comme l'a mentionné M. Benjamin, j'ai remarqué que dans votre introduction, vous dites que la philosophie est bonne, pour ensuite énumérer les problèmes. Vos réticences semblent l'emporter. Avez-vous trouvé dans le Livre blanc certains aspects positifs qui auraient une incidence favorable sur la région de l'Atlantique, et tout particulièrement sur le Nouveau-Brunswick?

M. McKenna: Je dois reconnaître que, sur le plan national, j'y vois des avantages. Ce n'est pas votre question, mais sur le plan national, j'y trouve quelques avantages. Il est certain que dans le cas de Saint-Jean, nous sommes témoins d'une situation très intéressante vis-à-vis du port de Halifax. En théorie, il y a deux lignes ferroviaires qui desservent Saint-Jean, l'une plus courte vers Montréal, ce qui devrait donner l'avantage à Saint-Jean sur le plan de la concurrence. Or, à

[Text]

predicated on the fact that the dredging be done; two, local port corporation status be established; three, and the one imponderable that we do not know, is that all of the other aspects be factored in.

Confidential contracting opens up another Pandora's box, too; that is, multimodal confidential contracting. I do not know, given hemming facilities in Halifax and its proximity to the Great Circle shipping route, whether or not the geographic advantage of being closer to Montreal outweighs the geographic advantage that Halifax enjoys to the shipping route. After I said all that, theoretically Saint John may enjoy an advantage under deregulation, theoretically. That is one advantage.

Mr. Cochrane: Certainly Halifax has commented on this quite extensively . . .

Mr. McKenna: Yes.

Mr. Cochrane: —with regard to the one line as opposed to the two, which would have ramifications in a negative manner, particularly for Moncton in the situation you were referring to earlier.

Mr. McKenna: It could have. Quite frankly, in terms of air I cannot see the advantages. In terms of freight, yes, I think there are advantages for major shippers in major communities, truck traffic.

Mr. Cochrane: Just one question more. You mentioned about the concern about user fees, particularly in the marine area. I understand from a statement the Minister made last year, I think \$864 million, approximately, was spent by the federal government with regard to marine services, of which about 2% was recovered by fees. We talked about that being part of, I guess, the cost of nationhood and so on. What is a reasonable amount? What should we assume, as Canadians, that we should be paying back to that as a system? Any thoughts? Is 2% out of \$864 million reasonable?

Mr. McKenna: Obviously I am not in a position to answer your question.

Mr. Cochrane: Okay. Probably it was an unfair question in the sense that I guess we have to look at what they are doing as far as the . . .

Mr. McKenna: What I was getting at in that comment is Bill C-75.

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. McKenna: No, I cannot answer you.

• 1450

Mr. Cochrane: Fine. Thank you very much. I appreciate the support with regard to the Moncton situation. Although it is beyond the mandate of this particular hearing, it is certainly something we want to keep before the politicians and the public eye. Thank you.

Mr. McKenna: Thank you very much.

[Translation]

mon avis, cela dépend de trois ou quatre choses. D'abord, cela dépend, je crois, du dragage; deuxièmement, de la mise sur pied d'une société locale des installations portuaires; troisièmement, et c'est là l'élément impondérable, que l'on tienne compte de tous les autres aspects.

Les contrats confidentiels, voilà qui ouvre encore une boîte de Pandore; je parle des contrats multimodaux confidentiels. Je ne sais pas, mais compte tenu des installations à Halifax et de la proximité de cette ville au Grand Cercle de la navigation, je ne sais pas si la proximité de Montréal va l'emporter sur les avantages géographiques dont jouit Halifax. Cela dit, en théorie, Saint-Jean jouira peut-être de l'avantage après la déréglementation, du moins en théorie. C'est un avantage.

M. Cochrane: Il est certain qu'à Halifax, il a été beaucoup question . . .

M. McKenna: Oui

M. Cochrane: . . . des avantages d'une ligne par rapport à deux, dont l'incidence serait négative, surtout à Moncton, à cause justement de la situation dont vous parliez plus tôt.

M. McKenna: Peut-être. Très franchement, si l'on pense au transport aérien, je n'y vois aucun avantage. En ce qui concerne le transport des marchandises, oui, je crois que les principaux expéditeurs dans les grandes localités, ceux qui utilisent les camions, y verront des avantages.

M. Cochrane: Encore une question. Vous avez mentionné que vous vous inquiétiez des droits d'utilisateur, surtout pour le transport maritime. Suite à une déclaration du ministre l'an dernier, si je comprends bien, le gouvernement fédéral a consacré environ 864 millions de dollars aux services maritimes pour n'en recouvrer qu'environ 2 p. 100 en droits. On dit en général que c'est là le prix à payer pour être un pays. Quel serait un montant raisonnable? Comme Canadiens, combien devons-nous rembourser? Y avez-vous songé? Trouvez-vous raisonnable de récupérer 2 p. 100 de 864 millions de dollars?

M. McKenna: Manifestement, je ne suis pas en mesure de répondre à votre question.

M. Cochrane: Très bien. Il est probable que cette question est injuste, puisque je suppose que ce qu'ils font . . .

M. McKenna: Je m'en prenais en fait au projet de loi C-75.

M. Cochrane: Oui.

M. McKenna: Non, je ne saurais vous répondre.

M. Cochrane: Parfait. Merci beaucoup. Je vous remercie de votre appui en ce qui concerne Moncton. Bien que cela dépasse le cadre de nos travaux actuels, il est certain que nous voulons que les politiciens et le public s'en appellent. Merci.

M. McKenna: Merci beaucoup.

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Cochrane. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much. Right at the top, I must say to Mr. Cochrane that I do not believe Moncton is any more beyond the mandate of the committee than is the Newfoundland railway. Indeed, many of the witnesses we have heard have had some trouble with the document precisely because the role of Crown corporations is not defined within the document, and you cannot talk about transportation deregulation without understanding what the role of Crown corporations is.

I would lend you some support and invite you, at all times, including when we are writing our report, to feel free to raise the role of CN vis-à-vis Moncton.

Mr. Chairman, I want to join with all those others who have congratulated Mr. McKenna on a very articulate and succinct presentation. I want to go back to a reference he made on page 4 of his written brief to the Hickling and Johnston study done by the federal government in 1983. That indicated the cancellation of transportation incentives would result in the loss of 17,000 jobs in the Atlantic Canadian region.

Mr. McKenna, I want to ask you a question. You have obviously done a fair amount of homework in this area. I think deregulation is one of the basic tenets of *Freedom to Move*. When one bears in mind the end of cross-subsidization that would occur on the private carrier networks because of the easy entry and exit on routes, in the case of airlines and others; when one looks at Bill C-75 which cannot be examined in isolation from *Freedom to Move*; I just wonder how many of those 17,000 jobs which Hickling and Johnston identified as being lost with the loss of direct government incentives are going to be at stake, in addition to the loss of service we have talked about?

Mr. McKenna: Your question is an appropriate one. As you undoubtedly know from seeing the report, it was broken down under East, Atlantic, Maritime. It would have been begging the question for them to have examined this broader question.

By way of an answer to your question, there can be no doubt that in Atlantic Canada we are transportation-sensitive. By our geographical location within this dominion, by the nature of our provinces, by the size of our population, we are transportation-sensitive. Certainly some of those 17,000 jobs would be at peril, and are at peril, if current levels of service and assistance are not maintained.

Mr. Tobin: Mr. McKenna, you said at the end of your initial presentation, and the chairman responded appropriately, that you regretted very much our inability to travel every part of this country. As the chairman pointed out, there is no member of this committee, and it is very much a non-partisan reflection, who was not equally concerned and equally uncomfortable.

I know you have heard some of the other witnesses and read some of the other briefs we have had here in Atlantic Canada. As Mr. Benjamin, pointed out, we are not alone in this

[Traduction]

Le vice-président: Merci, monsieur Cochrane. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci beaucoup, monsieur le président. Tout d'abord, je tiens à dire à M. Cochrane que je ne crois pas que Moncton dépasse davantage le cadre de nos travaux que le chemin de fer de Terre-Neuve. En fait, de nombreux témoins ont du mal à accepter le document précisément parce qu'on n'y définit pas le rôle des sociétés de la Couronne, et qu'il est impossible de parler de déréglementer le secteur des transports sans comprendre quel est le rôle des sociétés de la Couronne.

Je vous appuie jusqu'à un certain point, et je vous invite, n'importe quand, même lorsque nous serons en train d'écrire notre rapport, à vous sentir tout à fait libre d'aborder le rôle du CN à Moncton.

Monsieur le président, je tiens à me joindre à mes collègues et à féliciter M. McKenna d'un exposé très clair et très bref. J'aimerais revenir à ce qu'il dit à la page 4 de son mémoire sur l'étude Hickling et Johnston faite par le gouvernement fédéral en 1983. On prévoyait dans cette étude que l'abolition des subventions au transport entraînerait la perte de 17,000 emplois dans la région de l'Atlantique.

Monsieur McKenna, je veux vous poser une question. Vous avez manifestement fait beaucoup de recherches sur cette question. Je crois que l'un des principes de base d'*Aller sans entraves*, c'est la déréglementation. Lorsque l'on songe à la fin des subventions diversifiées des transporteurs privés à cause de la facilité d'accès et d'abandon des routes, dans le cas des transporteurs aériens et autres; lorsque l'on songe au projet de loi C-75 qui ne saurait exister sans *Aller sans entraves*; je me demande simplement combien de ces 17,000 emplois dont parlaient Hickling et Johnston seront en fait perdus suite à l'abandon des subventions gouvernementales directes qui se rajoutent à la perte de service dont nous avons déjà parlé?

M. McKenna: Votre question est pertinente. Puisque vous avez vu le rapport, vous savez sans aucun doute que l'on y fait une distinction entre l'Est, l'Atlantique et les Maritimes. On ne peut s'empêcher de se demander pourquoi ils n'ont pas examiné cette question plus vaste.

Mais pour répondre à votre question, il ne fait aucun doute que dans la région de l'Atlantique, nous dépendons énormément du transport. À cause de notre situation géographique, à cause de la nature de nos provinces, à cause de la taille de nos populations, nous dépendons énormément du transport. Il est sûr que certains de ces 17,000 emplois sont en jeu, si l'on ne maintient pas les niveaux actuels de service et de subventions.

M. Tobin: Monsieur McKenna, vous avez dit à la fin de votre exposé et d'ailleurs le président y a réagi comme il convenait, que vous regrettiez beaucoup que nous ne puissions pas nous rendre dans chaque région du pays. Comme l'a souligné le président, aucun des membres de ce Comité, et il abandonnait ainsi toute partisanerie, n'est aussi préoccupé et aussi mal à l'aise.

Je sais que vous avez entendu le témoignage de certains des autres témoins, et que vous avez lu certains des mémoires que nous avons reçus ici dans la région de l'Atlantique. Comme l'a

[Text]

country. We heard from certain of the western provinces, and in particular the northern regions, very similar concerns.

We heard from Mr. Dawe—and this took me by surprise—that there is not a formal mechanism in place to allow the provinces to be consulted—up front and in advance of the fact—on legislation that would flow. Given the level of consultation that has occurred thus far at this level, are you recommending that this committee say to the Minister that he should proceed with legislation in January?

I know he wants legislation out of the House by next May or June, but he does not necessarily start in January to get out in June. If we do a good consultative job up front, he can still meet his timetable and perhaps with a piece of legislation which will receive a lot greater acceptance in the House of Commons than might otherwise be the case. What would be your advice to the committee? What shall we tell the committee when we go back?

Mr. McKenna: I have some sympathy for the Minister. I admire politicians who take a task and become seized of it and try to deliver an end product as expeditiously as possible. We should all bear that in mind in our own performances.

• 1455

I must confess, however, that we are talking in this case about a policy of transportation which impacts on every region of this country, particularly on the northern regions and the western and eastern regions which have the most at stake. Considering that, and considering that for over 100 years transportation has been the stuff by which elections have been lost, the stuff of rights movements commencing, it is one of the foundations of confederation. When you consider that, and when you also consider the complexity of the regulated regime which is currently in place in all modes, I guess I cannot help but say: What is the rush? Should we not take the time to consult with the people and receive more excellent briefs?

I must say I have had the advantage of reading several of the other briefs presented. I am very, very impressed with the quality and with the degree of interest in the subject-matter. In that circumstance, Mr. Chairman, I would have to urge very strongly that this committee advise the Minister that there is a lot of interest in this country in this subject and that a more profitable result would be obtained by taking some time for deliberation.

Mr. Tobin: Mr. McKenna, a last question from me. You indicated in answer to Mr. Cochrane that there were a number of areas where you could see the benefits of deregulation; first of all, by indicating that in some parts of this country it may in fact be beneficial; and secondly, even with respect to a number of particular modes or areas in Atlantic Canada, it may have some beneficial effects. Do you think the committee ought to consider perhaps asking the Minister to address his deregulation package in chunks and pieces versus having one comprehensive piece of legislation covering every single mode and establishing level ground rules for the whole country? Do you

[Translation]

souligné M. Benjamin, nous ne sommes pas seuls au pays. Nous avons entendu les provinces de l'Ouest et tout particulièrement les gens du Nord exprimer des préoccupations très semblables.

M. Dawe nous a dit—ce qui m'a surpris—qu'il n'y avait aucune procédure officielle en place qui permette de consulter les provinces directement et avant le fait sur un projet de loi éventuel. Vu le peu de consultation jusqu'à présent, recommandez-vous au Comité de dire au ministre qu'il devrait présenter un projet de loi au moins de janvier?

Je sais qu'il veut que la Chambre adopte une loi d'ici le mois de mai ou juin prochain, mais il n'est pas nécessaire de commencer au mois de janvier pour avoir une loi en juin. Si nous commençons par tenir de bonnes consultations, il pourra respecter son échéancier tout en mettant en place un projet de loi plus apte à recevoir un accueil favorable à la Chambre des communes. Quel conseil donnez-vous au Comité? Que dirons-nous au Comité à notre retour?

M. McKenna: J'ai une certaine sympathie pour le ministre. J'admire les politiciens qui une fois chargés d'une tâche s'y consacrent et tentent de livrer un produit le plus rapidement possible. Nous devrions tous nous en rappeler dans nos propres travaux.

Je dois avouer cependant, qu'en l'occurrence, il est question d'une politique des transports qui aura une incidence sur toutes les régions du pays, particulièrement les régions du Nord, de l'Ouest et de l'Est. Il faut s'en rappeler, et il faut également se rappeler que depuis plus de 100 ans, on perd des élections sur la question du transport, on voit naître des mouvements de droits de la personne, c'est l'une des bases de la Confédération. Dans cette optique, et lorsque l'on songe à la complexité du régime de réglementation actuel visant tous les modes de transport, on ne peut s'empêcher de dire: Pourquoi cette hâte? Ne faudrait-il pas prendre le temps de consulter les gens et d'obtenir d'excellents mémoires?

Il est vrai que j'ai l'avantage d'avoir lu plusieurs des autres mémoires. Je suis très impressionné par la qualité de ceux-ci et par l'intérêt que soulève cette question. Dans ces circonstances, monsieur le président, je vous prie instamment de faire savoir au ministre que la question suscite beaucoup d'intérêt et qu'il serait plus profitable d'étudier la question plus à fond.

M. Tobin: Monsieur McKenna, j'ai une dernière question à vous poser. Vous avez mentionné en réponse à M. Cochrane que, dans plusieurs secteurs, la déréglementation vous semblait avantageuse; en effet, vous avez d'abord dit que dans certaines régions du pays, ce serait peut-être avantageux; vous avez même dit qu'en ce qui concerne plusieurs modes de transport particuliers ou plusieurs régions de la région de l'Atlantique, il y aurait peut-être des effets avantageux. Croyez-vous que le Comité devrait peut-être songer à demander au ministre d'aborder son programme de déréglementation par étapes, plutôt que de présenter un projet de loi exhaustif visant tous les

[Texte]

think perhaps there might be some wisdom in saying to the Minister that in a number of areas we are ready to proceed, and in some others further study is required?

Mr. McKenna: Yes, absolutely.

Mr. Tobin: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Tobin. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McKenna, I want first to thank you for publicly indicating your views with regard to the cost recovery bill currently before the House of Commons.

Secondly, on page 14 of your brief, you raise the matter of subsidy for moving grain to eastern ports under the At-and-East schedule. I give you some bad news. The Canadian Wheat Board has already announced what I interpret as the introduction of that. Effective next July 1, instead of using Thunder Bay as their export port, they are using the St. Lawrence, and the producers in Manitoba and Saskatchewan will be either paying more to ship it east, or will be encouraged to ship it west through Vancouver. I think we have another battle on our hands.

I want to ask you, in terms of the At and East schedule in the subsidy, what the specific impact is on the eastern seaports. You say it is going to destroy the entire grain and flour bulk cargo business. What do you really mean when you say that?

Mr. McKenna: I mean that the current industry, of whatever magnitude it is, which is in place in Halifax and Saint John, depends on that schedule of tariffs for the traffic to continue to flow, even the idea of expansion into flour or other grains. Certainly without that schedule of tariffs, I would suggest that the competitive pressure would take the traffic elsewhere.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. That is all I have.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. McKenna, I again want to thank you very much for taking the time to appear before the committee, notwithstanding your very justifiable letter of concern about our not going to all the capitals in the country. We will perhaps try to remedy that at another time. As I said earlier, your summary of recommendations does capsule the history of certainly Atlantic Canada and the transportation problems of Atlantic Canada, and I think you have helped shed constructive light on part of the dilemma, the very real dilemma, facing this committee. Thank you very much again.

Mr. McKenna: Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

[Traduction]

modes de transport et établissant les règles du jeu pour l'ensemble du pays? Croyez-vous peut-être qu'il serait sage de dire au ministre que nous ne sommes pas prêts à aller de l'avant dans plusieurs régions et que dans d'autres cas, il faut étudier la question plus avant?

M. McKenna: Oui, absolument.

M. Tobin: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur McKenna, tout d'abord, je tiens à vous féliciter publiquement d'avoir dit ce que vous pensiez au sujet du projet de loi visant le recouvrement des coûts dont est actuellement saisie la Chambre des communes.

Deuxièmement, à la page 14 de votre mémoire, vous abordez la question des subventions pour le transport du grain vers les ports de l'Est, selon le barème de tarifs de l'Atlantique et de l'Est. J'ai de mauvaises nouvelles pour vous. La Commission canadienne du blé a déjà annoncé ce que je considère être l'introduction de ce barème. À compter du 1^{er} juillet prochain, au lieu de continuer d'utiliser comme port d'exportation Thunder Bay, on va effectuer les calculs à partir du Saint-Laurent, et donc les producteurs du Manitoba et de la Saskatchewan vont devoir payer plus cher pour expédier vers l'Est ou trouveront plus avantageux d'expédier vers l'Ouest et de passer par Vancouver. Je crois que nous avons un autre combat qui se prépare.

Je veux donc vous demander quelle sera l'incidence précise du barème de subventions de l'Atlantique et de l'Est sur les ports de l'Est. Vous avez dit que cette mesure allait détruire tout le commerce des céréales et de la farine en vrac. Qu'entendez-vous exactement?

M. McKenna: J'entends par là que l'industrie actuelle, telle qu'elle est, à Halifax et à Saint-Jean, dépend du barème de tarifs pour continuer à commercer, et même pour songer à se diversifier en s'intéressant à la farine ou à d'autres céréales. Sans ce barème de tarifs, il est certain, à mon avis, que la concurrence attirera le trafic ailleurs.

M. Angus: Merci, monsieur le président. C'est tout.

Le président: Merci, monsieur Angus.

Monsieur McKenna, encore une fois, je tiens à vous remercier infiniment d'avoir pris le temps de comparaître devant le Comité, nonobstant votre lettre où vous nous faites part de vos préoccupations tout à fait justifiées parce que nous n'allons pas dans toutes les capitales du pays. Nous essayerons peut-être de remédier à la situation une autre fois. Comme je l'ai dit précédemment, votre résumé des recommandations résume bien l'histoire de la région de l'Atlantique et des problèmes de transport de celle-ci, et je crois que vous nous avez aidé à jeter un peu de lumière sur cette partie de notre dilemme, de ce dilemme très réel. Merci encore infiniment.

M. McKenna: Merci, monsieur le président, membres du Comité.

[Text]

The Chairman: Colleagues, I want to thank you all for co-operating. We now, to the surprise of the chairman, are actually five minutes ahead of schedule. So we might have, I guess, a stretch and yawn session. At 3 o'clock I am going to call the next witness.

• 1456

• 1500

The Chairman: Colleagues, we have had the stretch break.

Mr. Premier, I want to welcome you to this committee and much to the surprise to the chairman and most of the members, we actually got through about four minutes early before 3 p.m.

We had three interesting witnesses, and you are the last of the three. We have been allowing an hour apiece with the brief and questions. As I said, I did not believe we were going to get through three or four minutes early, so we had a stretch and yawn session.

We certainly want to welcome you and are very interested in your appearance here today. We have a brief which has been circulated. I am certainly, as one politician to another, not going to suggest how you should handle your brief. We have the hour, so do with it what you will. We have had overviews and then questions and answers.

Hon. Richard B. Hatfield (Premier, Government of the Province of New Brunswick): Thank you very much, Mr. Chairman.

I have made my submission to you this morning and I am making it public following this presentation. However, in my formal presentation, I am going to edit the brief.

• 1505

Mr. Chairman, hon. members, I welcome the opportunity to appear before you to express the Government of New Brunswick's views on the white paper entitled *Freedom to Move*.

The *Freedom to Move* paper proposes a major shift to an environment which relies almost totally on the marketplace to determine the level and costs of transportation services.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick reconnaît les avantages de la concurrence dans l'industrie et appuie cette pratique lorsque la situation s'y prête, mais il reconnaît également que la concurrence n'est pas toujours souhaitable ni possible. Par exemple, la politique du transport au Canada ne pourra présenter des avantages à long terme que si elle est élaborée dans une perspective canadienne, reflétant ainsi la réalité socio-économique unique de ce pays ainsi que, dans une perspective strictement provinciale, la réalité socio-économique de la région Atlantique.

[Translation]

Le président: Chers collègues, je tiens à vous remercier de votre collaboration. À ma grande surprise, nous avons maintenant cinq minutes d'avance sur notre horaire. Nous pouvons donc faire une courte pause pour nous dégourdir les jambes. J'inviterai le prochain groupe de témoins à prendre place à la table à 15h00.

Le président: Messieurs, nous avons pris le temps de nous dégourdir les jambes.

Monsieur le premier ministre, je tiens à vous souhaiter la bienvenue; à la surprise du président et de la plupart des membres du Comité, nous avons réussi à terminer environ 4 minutes avant 15 heures.

Nous entendons aujourd'hui trois groupes de témoins très intéressants, et vous êtes le dernier des trois. Nous avons accordé aux témoins précédents une heure pour la présentation du mémoire et la période des questions. Comme je l'ai dit, je ne croyais pas que nous pourrions terminer 3 ou 4 minutes plus tôt; nous en avons donc profité pour nous dégourdir les jambes.

Nous vous souhaitons la bienvenue et nous sommes heureux que vous puissiez comparaître aujourd'hui. Nous avons fait circuler votre mémoire. Je ne vais pas vous dire comment vous devez présenter votre mémoire. Nous avons une heure; vous pouvez procéder comme vous le voulez. D'autres témoins nous ont présenté les points saillants de leur mémoire et nous avons ensuite posé des questions.

L'honorable Richard B. Hatfield (premier ministre, gouvernement du Nouveau-Brunswick): Merci, monsieur le président.

Je vous ai présenté mon mémoire ce matin et je le rendrai public dès la fin de la séance. Je vais maintenant vous en présenter les grandes lignes.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, je suis heureux de la possibilité qui m'est offerte aujourd'hui d'exprimer le point de vue du gouvernement du Nouveau-Brunswick sur le Livre blanc intitulé *Aller sans entraves*.

Le Livre blanc propose un virage important en ce sens qu'il préconise que l'on se repose presque entièrement sur le marché pour déterminer le niveau et le coût des services de transport.

The Government of New Brunswick recognizes the benefits of competition in industry and supports competition where it is appropriate, but also recognizes that competition may not be desirable or possible in all circumstances. For example, transportation policy in Canada can only have long-term benefits if it is developed from a Canadian perspective, reflecting the unique economic and social realities of the country and, from the provinces perspective, the economic and social realities of the Atlantic region.

[Texte]

Les disparités entre les diverses régions du Canada ont déjà été reconnues dans les politiques et programmes fédéraux depuis le début des années 60. Néanmoins, le Livre blanc ne reconnaît pas ces disparités régionales.

As a result of the lack of recognition of regional differences in the white paper, this government is concerned that several of the paper's proposals may be counterproductive to economic development in the Atlantic region. The Atlantic region depends on transportation to support its economic base. An effective and efficient transportation system is important not only because of its development as an industry, but, more importantly, because of its impact on economic development in the region. Economic development is deferred or discouraged without a good transportation system.

• 1510

As a result of the importance of transportation to economic development in the Atlantic region, it is essential that transportation be recognized as a key tool of regional economic development in the revised statement of national transportation policy to be contained in the new National Transportation Act. In June of this year, the Government of Canada, the provinces, the Yukon, and the Northwest Territories signed an inter-governmental position paper on the principles and framework for regional economic development. Principle 9 of that paper stated:

Transportation is recognized as a key to regional economic development.

At the last Premiers' Conference, the Premiers adopted the following resolution:

Whereas the importance of regional economic development has been agreed upon by all governments, we, the provincial Premiers, call on the Government of Canada to incorporate in the proposed new National Transportation Act, in addition to an objective of commercial viability, the following:

1) Transportation is recognized as a key to regional economic development, and

2) Commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized.

It has been suggested that economic and regional development concerns can best be addressed through economic and regional development agreements. These agreements are a mechanism that is sensitive to regional differences and does give weight to provincial and/or regional priorities. However, these agreements have been used as a program funding mechanism. The subsidiary agreements are temporary and are project specific and should not and cannot be considered an alternative to the principle of transportation being a vital regional development tool.

A transportation policy which does not provide for the use of transportation as a regional development tool cannot be

[Traduction]

The differences among the regions of Canada have been recognized in federal policies and programs since the early 1960s. However, the white paper does not recognize these regional differences.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'inquiète par conséquent de la nature contre-productive de plusieurs propositions du Livre blanc pour le développement économique de la région atlantique. L'économie de la région de l'Atlantique dépend du transport. Un système de transport efficace et efficient est important non seulement à cause de son développement en tant qu'industrie, mais, et cela est plus important, à cause de ses retombées pour le développement économique de la région. L'absence d'un bon réseau de transport retarde et entrave le développement économique.

Compte tenu de l'importance du transport pour le développement économique de la région de l'Atlantique, il faut absolument le reconnaître comme constituant un outil clé du développement économique régional dans le nouvel énoncé de politique nationale du transport qui sera formulé dans la nouvelle Loi nationale sur les transports. En juin dernier, le gouvernement du Canada, les provinces, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest ont signé un document intergouvernemental traitant des principes et du cadre devant régir le développement économique régional. Le 9^e principe de ce document stipulait que:

Le transport constitue l'une des clés du développement économique régional.

Lors de la dernière conférence des premiers ministres, ces derniers ont adopté la résolution suivante:

Considérant l'importance du développement économique régional dont ont convenu tous les gouvernements, nous, premiers ministres provinciaux, invitons le gouvernement du Canada à intégrer à la nouvelle Loi nationale sur les transports proposée, en plus de l'objectif de la viabilité commerciale, ce qui suit:

1) Le transport constitue une des clés du développement économique régional, et

2) Il faut équilibrer viabilité commerciale des réseaux de transport et objectifs de développement économique régional afin de permettre à chaque région de tirer parti de ses possibilités économiques.

Certains laissent entendre que les ententes de développement économique régional constituent le meilleur moyen de s'attaquer aux problèmes économiques et de développement des régions. Ces ententes constituent un mécanisme sensible aux disparités régionales et tiennent de fait compte des priorités des provinces et des régions. Elles ont cependant servi de mécanisme de financement de programmes. Les ententes auxiliaires étant de durée limitée et axées sur des projets particuliers, on ne devrait pas—et l'on ne peut pas non plus—les considérer comme une alternative au principe voulant que le transport soit un outil vital pour le développement régional.

Une politique du transport qui n'en prévoit pas l'utilisation comme un outil de développement régional ne peut être

[Text]

considered a policy for all Canadians. We strongly believe that the statement of policy in the new National Transportation Act should enunciate the importance of transportation to regional economic development.

In addition to this overriding concern regarding the role of transportation in regional economic development, the province makes specific comments on other areas of the white paper: Crown corporations, cross-subsidization, air transportation, confidential contracts, minimum rate regulation, captive shippers' protection, branch-line abandonment, marine transportation, the regulatory process, dispute-resolving mechanisms. As I have said, I have tabled all those in detail, and I will be prepared to answer questions on those.

The *Freedom to Move* paper proposes fundamental changes to national transportation policy and legislation which will result in numerous changes in Canada's transportation system. The paper also raises and leaves unanswered many questions critical to the continued provision of an economic, efficient and adequate transportation system.

I believe that further consultation is required among the governments to adequately address the questions raised by the white paper. The last substantive review of Canada's transportation legislation was contained in the MacPherson Royal Commission Report, issued in 1961. The National Transportation Act was passed in 1967. While six years is too long, the present intent to have new legislation introduced into Parliament in February is unacceptably short. The issues are complex.

• 1515

I would recommend that consultations with the government begin with the instructions to the drafters of the legislation.

Of primary importance to the province is the recognition of transportation as a key tool of regional economic development in the revised statement of national transportation policy to be contained in the new National Transportation Act. Thank you.

The Chairman: Thank you very much for that overview, Mr. Premier. What you have said, and also all the papers you have, will be part of the record and be dissected in more detail by our staff and members when we get behind closed doors to deliberate and start to write our report. With no further ado, I will call upon Mr. Tobin, as the first questioner.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman. I thank Premier Hatfield for his presentation. There is not much in here I would disagree with, as a fellow Atlantic Canadian.

Premier Hatfield, you indicate on page 3 that the proposals outlined in the white paper, if they are to proceed unamended,

[Translation]

considérée comme une politique au service de tous les Canadiens. Nous pensons fermement que l'énoncé de politique qui sera formulé dans la nouvelle Loi nationale sur les transports devrait faire état de l'importance du transport pour le développement économique régional.

En plus de cette préoccupation majeure vis-à-vis du rôle du transport pour le développement économique régional, la province formule des remarques particulières touchant d'autres questions abordées dans le Livre blanc: les sociétés d'État, l'interfinancement, les transport aérien, les contrats confidentiels, la réglementation des tarifs minimaux, la protection des expéditeurs captifs, l'abandon d'embranchements, le transport maritime, le processus de réglementation, et les méthodes de règlement des différends. Comme je l'ai dit, j'ai traité de toutes ces questions en détail et je suis prêt à répondre aux questions s'y rapportant.

Le document «Aller sans entraves» propose des changements fondamentaux à la politique et à la législation sur le transport national qui entraîneront nombre de modifications dans le réseau canadien de transport. Le document soulève aussi et laisse sans réponse nombre de questions primordiales pour la fourniture continue d'un système de transport économique, efficient et adéquat.

J'estime qu'il faut procéder à d'autres consultations entre gouvernements afin de répondre adéquatement aux questions soulevées par le Livre blanc. Le dernier examen sérieux de la législation canadienne touchant le transport figure dans le rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson, publié en 1961. La Loi nationale sur les transports a été adoptée en 1967. Bien que six ans soient une période trop longue, le calendrier actuel prévoyant le dépôt d'une nouvelle législation devant le Parlement en février est inacceptable parce que trop serré. Les questions à étudier sont complexes.

Je suggérerais que les consultations gouvernementales débutent par des instructions aux rédacteurs du projet de loi.

La reconnaissance du transport comme constituant un outil clé du développement économique régional dans le nouvel énoncé de politique nationale qui figurera dans la nouvelle *Loi nationale sur les transports* est d'une importance primordiale pour la province. Merci.

Le président: Merci beaucoup pour cet aperçu, monsieur le premier ministre. Ce que vous avez dit, et également tous les documents en votre possession, seront déposés au dossier et examinés plus en détail par notre personnel et les membres du Comité lorsque nous nous retirerons à huis clos pour délibérer et pour entreprendre la rédaction de notre rapport. J'invite maintenant monsieur Tobin à poser les premières questions.

M. Tobin: Merci, monsieur le président, je remercie le premier ministre Hatfield de son exposé. Il n'y a pas beaucoup d'aspects de ce dernier avec lesquels je pourrais être en désaccord, étant comme le premier ministre, résident de la région de l'Atlantique.

Monsieur le premier ministre, vous mentionnez à la page 3 que les propositions formulées dans le Livre blanc, si elles

[Texte]

may in fact be counterproductive to economic development in the Atlantic Region. I am going to ask you from the beginning: Has your government undertaken any analysis or any study based on the proposals presented in the white paper, which would indicate what the impact in your province would be, both in terms of economic development and in terms of service to the public?

Mr. Hatfield: We have not done any detailed analysis. We did do a comparison which I have contained in my submission, with regard to the impact of deregulation on the neighboring state of Maine.

Mr. Tobin: On the air side.

Mr. Hatfield: That is right. On the air side.

Mr. Tobin: We heard this morning from the Minister of Transportation in Newfoundland, Mr. Dawe, and I am quoting from his brief:

No formal mechanism for consultation on the detail in these very important initiatives was established between the federal and provincial governments.

Basically, one is left with the impression we will not really know what is in the legislative package until it is presented before Parliament. Mr. Dawe goes on at the end of his presentation to recommend a joint federal provincial task force be established to study the implications of deregulation as contained in the White Paper on the Atlantic Region. That exercise would entail some delay in the current time-frame set by Mr. Mazankowski. You, yourself, make reference to the process being rushed. Would you agree with that proposition, Mr. Premier?

Mr. Hatfield: That could be a good mechanism. There should also be discussions between the Government of Canada and—what has worked in the past—Ministers of transportation in the Atlantic Region and the Council of Maritime Premiers.

Mr. Tobin: Premier Hatfield, I am tempted to ask you whether this whole item is going to be high on the agenda this week. I will not, because I know you cannot tell us for a good reason.

Mr. Hatfield: It is not specifically on the agenda, but it certainly could come up in discussion on regional development which is on the agenda.

Mr. Tobin: Even though the premiers in St. John's passed a unanimous statement indicating that transportation be recognized as a key tool in regional development, my impression is that so far there does not seem to be much indication on the part of the federal Minister, that in fact that concept will be up front in the new NTA to come out in the new year.

I want to ask you whether, in your judgment, a new National Transportation Act which did not recognize transportation as a key tool in regional development, would abrogate—if not in a legal sense, certainly in spirit—the early agreements

[Traduction]

étaient adoptées sans modification, pourraient en fait nuire au développement économique de la région de l'Atlantique. Je vais d'abord vous poser la question suivante: Votre gouvernement a-t-il entrepris une analyse des propositions présentées dans le Livre blanc qui indiquerait qu'elles en seraient les conséquences pour votre province, aussi bien en termes de développement économique que de services à la population?

M. Hatfield: Nous n'avons pas effectué d'analyse détaillée. Nous avons établi une comparaison, dont j'ai fait état dans mon exposé, par rapport aux conséquences de la déréglementation pour l'État voisin du Maine.

M. Tobin: Dans le transport aérien.

M. Hatfield: C'est cela.

M. Tobin: C'est ce que nous a dit ce matin le ministre terre-neuvien des Transports, M. Dawe et je cite un extrait de son mémoire:

Aucun mécanisme formel de consultation sur le détail de ces mesures très importantes n'a été établi entre les gouvernements fédéral et provinciaux.

On reste fondamentalement sur l'impression que nous ne saurons pas vraiment ce que renferme la législation avant qu'elle soit déposée au Parlement. M. Dawe recommande à la fin de son exposé de créer un groupe de travail fédéral-provincial chargé d'étudier les conséquences, pour la région de l'Atlantique, de la déréglementation proposée dans le Livre blanc. La création de ce groupe reporterait quelque peu l'actuel calendrier établi par M. Mazankowski. Vous-même dites que tout cela est trop précipité. Seriez-vous d'accord sur cette proposition, monsieur le premier ministre?

M. Hatfield: Ce pourrait être un mécanisme valable. Il devrait également y avoir des discussions entre le gouvernement du Canada et—ce qui a donné de bons résultats par le passé—les ministres des Transports de la région de l'Atlantique et le conseil des premiers ministres des provinces maritimes.

M. Tobin: Monsieur le premier ministre, je suis tenté de vous demander si toute cette question sera inscrite cette semaine en haut de l'ordre du jour. Je ne le ferai pas, parce que je sais que vous ne pouvez nous le dire pour une bonne raison.

M. Hatfield: Ce n'est pas précisément à l'ordre du jour, mais ce pourrait certainement être soulevé dans les discussions touchant le développement régional qui, elles, sont prévues à l'ordre du jour.

M. Tobin: Bien que les premiers ministres aient tous signé à St-John une déclaration indiquant que le transport doit être reconnu comme un outil clé du développement régional, j'ai le sentiment que jusqu'ici le ministre fédéral a donné, me semble-t-il, peu d'indices laissant supposer qu'en fait ce concept apparaîtra clairement dans la nouvelle LNT qui verra le jour au cours de l'année à venir.

Je veux vous demander si, selon vous, une nouvelle *Loi nationale sur les transports*, qui ne reconnaîtrait pas le transport comme constituant un outil clé du développement régional abrogerait, sinon la lettre, tout au moins l'esprit des

[Text]

that had been worked out, which are predicated on recognizing the regional differences in this country.

Mr. Hatfield: If that is not recognized in the new National Transportation Act, the position of the Government of New Brunswick has been and will continue to be, to use every means to try and get it in there before it is passed by Parliament.

You asked specifically: Would it abrogate the agreements we presently have? It could have an impact on all aspects of our whole economic development program in the Province of New Brunswick, which goes far beyond the DREE agreements, or DRIE agreements.

• 1520

Mr. Tobin: Premier Hatfield, you know that the white paper indicates that Crown corporations should behave in a business-like manner, whatever that means, whatever the strict definition is going to be, because that is not clear in the white paper. Nevertheless, in your statement on Crown corporations you indicate that the province supports the proposal that Crown corporations should be discouraged from engaging in non-viable commercial activities.

In my judgment, the role of Crown corporations in Atlantic Canada is critical in defining what that role ought to be; for example, CN's presence in the role in Moncton and what happens to the CN shops in Moncton. Looking at that particular situation, purely from a commercial point of view, purely from a business point of view, one would be hard pressed to fault CN for making its case to pull out.

On the other hand, if we recognize the regional importance for jobs of that presence in Moncton, I do not know that I would share your stated support of the principle that Crown corporations ought not to engage in non-viable commercial activities. Can you comment, sir?

Mr. Hatfield: Excuse me, you will have to repeat your question.

Mr. Tobin: On page 7 of your brief, you indicate that the province supports the notion that Crown corporations should be discouraged from engaging in non-viable commercial activities.

Mr. Hatfield: Yes.

Mr. Tobin: With the specific difficulty in Moncton, New Brunswick, CN would argue they can provide the services and maintenance operations currently going on in Moncton, more economically elsewhere. If we accept that principle, we are hard pressed to argue with CN that it ought to retain its presence in Moncton. I am just wondering where you stand on that particular difficulty.

Mr. Hatfield: The problem of the activities to maintain the institution of the CN shop in our province is a problem for the Department of Transportation and the Government of Canada. It has to be resolved by the Government of Canada

[Translation]

premières ententes élaborées, qui reposent sur la reconnaissance des disparités régionales du pays.

M. Hatfield: Si cela n'est pas reconnu dans la nouvelle *Loi nationale sur les transports*, le gouvernement du Nouveau-Brunswick continuera, comme il l'a fait jusqu'ici, à utiliser tous les moyens permettant d'en inscrire le principe dans la législation avant que cette dernière ne soit adoptée par le Parlement.

Vous avez demandé précisément: Cela abrogerait-il les ententes actuelles? Cela pourrait avoir des conséquences sur chacun des aspects de l'ensemble de notre programme de développement économique dans la province du Nouveau-Brunswick, qui va bien au-delà des ententes du MEER, ou des ententes du MEIR.

M. Tobin: Monsieur le premier ministre, vous savez que le Livre blanc mentionne que les sociétés d'État devraient se comporter à la façon des entreprises privées, quelles que soient la signification et la définition que l'on en donne car cela n'est pas évident. Néanmoins, dans votre déclaration concernant les sociétés d'État, vous mentionnez que la province appuie la proposition voulant que l'on dissuade des sociétés d'État de se lancer dans des entreprises commerciales non rentables.

Selon moi, les sociétés d'État, dans la région de l'Atlantique, ont une importance vitale, et la définition de leur rôle devrait tenir compte de cette réalité: par exemple, la présence du CN à Moncton et ce qu'il y advient de ses ateliers. Quand on examine ce cas particulier, d'un point de vue strictement commercial, on a du mal à reprocher au CN de vouloir se retirer.

D'un autre côté, si nous reconnaissons l'importance pour la région des emplois découlant de la présence du CN à Moncton, je ne sais pas si je ferais mienne votre déclaration en faveur du principe voulant que les sociétés d'État ne devraient pas se lancer dans des entreprises commerciales non rentables. Qu'en pensez-vous, monsieur le premier ministre?

M. Hatfield: Excusez-moi. Voulez-vous répéter votre question?

M. Tobin: À la page 7 de votre mémoire, vous mentionnez que la province appuie l'idée selon laquelle il faudrait dissuader les sociétés d'État de se lancer dans des entreprises commerciales non rentables.

M. Hatfield: En effet.

M. Tobin: Dans le cas particulier de Moncton, le CN affirme être en mesure d'assurer les services plus économiquement à partir d'un autre endroit et d'effectuer les opérations d'entretien actuellement centralisées à Moncton. Si nous acceptons ce principe, nous aurons du mal à prétendre que le CN devrait demeurer à Moncton. Je me demande simplement quelle est votre position vis-à-vis de ce problème particulier.

M. Hatfield: La poursuite des opérations aux ateliers que le CN possède dans notre province est un problème qui concerne le ministère des Transports et le gouvernement du Canada. C'est au gouvernement du Canada et au ministère des

[Texte]

and the Department of Transportation. Because it is such an important economic federal presence in our province—and if it is such an important economic presence to our region—I do not think it should be restricted to any kind of debate about Crown corporations. However, I think you should read the entire . . .

Mr. Tobin: I have.

Mr. Hatfield: Fine. I am talking about other activities of Crown corporations. I think I make that clear.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. Mr. Premier, perhaps before calling the next witness, you could introduce and identify the gentleman with you at the table for purposes of the record.

Mr. Hatfield: Sorry.

The Chairman: I am sorry, I should have asked you to do that first.

Mr. Hatfield: This is Deputy Minister of Transportation, David Seheult; Director of Transportation Policy, Walter Steeves; and Executive Director of Administration and Policy, David Macintosh, Department of Transportation in New Brunswick.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Premier, I want to thank you for your brief and the comments on behalf of your government. I was pleased to note you are not a member of the 'yah, but' crew. We have had a lot of 'yes, buts' today and yesterday. People have been endorsing the philosophy of *Freedom to Move* but pointing out the negative effects.

You have not done that. You have been very careful in your wording to talk in terms of supporting competition where it is appropriate, but also recognizing that competition may not be desirable or possible in all circumstances.

Let me start there and ask you if you can give us some examples from your province where competition may not be desirable or possible?

• 1525

Mr. Hatfield: I am concerned about it as far as air and rail transportation and shipping are concerned. I think competition has demonstrated to be beneficial in the trucking industry in New Brunswick and in the Maritime provinces.

Mr. Angus: Are you supportive of the deregulation of the trucking side of things in order to allow freedom of entry and exit there?

Mr. Hatfield: The Council of Maritime Premiers has made a good deal of progress in this area; yes, I would say we are, subject to an inclusion of regional development.

[Traduction]

Transports de le résoudre. Parce que cette présence fédérale dans notre province est à ce point importante économiquement, et si cette présence est à ce point importante économiquement pour notre région, je ne pense pas qu'elle devrait être restreinte à un débat sur les sociétés de la Couronne. J'estime cependant que vous devriez lire tout le . . .

M. Tobin: Je l'ai lu.

M. Hatfield: Très bien. Je parle d'autres activités des sociétés d'État. Je crois avoir été clair.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Tobin. Monsieur le premier ministre, peut-être pourriez-vous, avant que le prochain intervenant ne soit appelé, nommer et présenter pour inscription au dossier les personnes qui vous accompagnent à cette table?

M. Hatfield: Je suis désolé.

Le président: Je m'excuse, j'aurais dû vous le demander au départ.

M. Hatfield: M. David Seheult, sous-ministre des Transports, M. Walter Steeves, directeur de la Politique des transports, et M. David Macintosh, directeur général de l'Administration et de la Politique, au ministère des Transports du Nouveau-Brunswick.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président. Monsieur le premier ministre, je vous remercie de votre exposé et des remarques que vous avez formulées au nom de votre gouvernement. Je note avec satisfaction que vous n'êtes pas membre du club des «oui, mais». Nous en avons eu beaucoup aujourd'hui et hier. Les gens ont embrassé la philosophie d'*Aller sans entraves*, mais en ont souligné les conséquences négatives.

Vous ne l'avez pas fait. Vous avez employé des expressions nuancées, c'est-à-dire que vous avez appuyé la concurrence là où il y a lieu, mais avez également reconnu qu'elle peut ne pas être souhaitable ni possible en toutes circonstances.

Qu'il me soit permis de partir de là et de vous demander si vous pouvez nous citer quelques cas particuliers à votre province où la concurrence pourrait apparaître ni souhaitable ni possible.

M. Hatfield: Je me préoccupe principalement des transports aériens, ferroviaires et maritimes. Au Nouveau-Brunswick et dans les provinces maritimes en général, l'incidence de la concurrence sur l'industrie du camionnage a été plutôt favorable.

M. Angus: Seriez-vous prêt à déréglementer l'industrie du camionnage pour faciliter la circulation de marchandises?

M. Hatfield: Le conseil des premiers ministres des provinces maritimes a fait pas mal de progrès dans ce domaine; nous y sommes plutôt favorables, à condition qu'on tienne compte du développement régional.

[Text]

Mr. Angus: One of the things this committee is going to have to come to grips with next week when we start writing our report is the realities of this country. We have heard very clearly over the last two days that Atlantic Canada is a special concern. We know that northern Canada is a special concern when it comes to transportation. My colleague who comes from Saskatchewan says that Saskatchewan is a special concern. I say that northwestern and northern Ontario is a special concern. We get to a point where there is not much left that is not a special concern. We have to decide is how you can apply or allow a deregulated environment to occur in part of Canada while at the same time providing a protected and therefore regulated environment in the remainder. Are we down to deregulation of the Windsor-to-Montreal corridor only, with maybe little pockets here and there? How can we provide a national policy?

Mr. Hatfield: I think this has been the challenge of Members of Parliament since 1867. We have met the challenge and I think we can continue to meet it. I am confident you can.

Mr. Angus: In a country like ours, you cannot have strict uniformity of the applications of national policy. We have not had and we cannot have. In a deregulated transportation environment where there have to be winners and losers, the tendency being that the losers will be located in the less dense areas of the country, how can we reconcile a set of rules that will protect those less dense areas but will, in one way or another, cost somebody something?

Mr. Hatfield: I think the beginning of accomplishing it is by recognizing the importance of regional development and by making this a cornerstone of the act.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Premier.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Premier, I heard your comments with regard to ERDA and the fact that some people are looking at it as a way to regulate the industry and to make sure that an air carrier and so on is going to be able to function. Obviously, you find discomfort with it. Are you suggesting a modified, streamlined CTC, which would use government subsidies, for example, to protect the air service to some parts of New Brunswick?

Mr. Hatfield: Yes.

Mr. Cochrane: As opposed to ERDA?

Mr. Hatfield: Yes. This is why I am really interested in seeing the legislation or the proposed legislation. This is why I think it is so difficult to deal with white papers. I have had a lot of experience in dealing with white papers and I know the difference between papers and legislation.

Mr. Cochrane: This leads me to the process, I guess. The Minister of Transportation for Newfoundland and Labrador had indicated that he did not feel there was an adequate discussion venue available with regard to . . . Would you share this?

[Translation]

M. Angus: La semaine prochaine, lorsque le Comité commencera à rédiger son rapport, nous devons tenir compte des réalités régionales. On insiste souvent depuis deux jours sur la situation particulière des provinces maritimes et lorsqu'il s'agit de transport, le Grand Nord est, lui aussi, dans une situation particulière. Mon collègue de la Saskatchewan me dit qu'il en va de même pour sa province. Alors que, dans mon esprit, ce sont le nord et le nord-ouest de l'Ontario qui sont dans une situation particulière. On aura du mal à trouver une région qui ne soit pas dans une situation particulière. On nous demande de déréglementer certaines régions et d'en protéger d'autres. Allons-nous nous contenter de déréglementer le corridor Windsor-Montréal, et peut-être quelques autres petits secteurs ici et là. Arriverons-nous à formuler une politique nationale?

M. Hatfield: Voilà justement le défi qui se présente aux députés depuis 1867. On a relevé ce défi et je suis convaincu qu'on continuera de le relever. Je vous fais confiance.

M. Angus: Dans un pays comme le nôtre, une politique nationale ne peut être rigoureusement uniforme. L'uniformité absolue n'a jamais existé et elle n'existe toujours pas. Si le secteur des transports est déréglementé, il y aura des gagnants et des perdants. Ces derniers auront tendance à être situés dans les régions les moins peuplées. Faut-il protéger ces régions, même si les autres en font les frais?

M. Hatfield: Il faut commencer par reconnaître l'importance du développement régional et en faire la pierre angulaire de la nouvelle loi.

M. Angus: Merci, monsieur le premier ministre.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai entendu, monsieur le premier ministre, ce que vous avez dit au sujet de l'EDER. Vous avez dit qu'il y en a qui envisagent la possibilité de se servir de cette entente pour régler l'industrie et pour assurer la survie de certains transporteurs aériens. Évidemment, cela vous déplaît. Préférez-vous que, pour protéger les services aériens dans certaines régions du Nouveau-Brunswick, on ait recours à la CCT, qui serait modifiée et rationalisée et qui toucherait des subventions à cette fin?

M. Hatfield: Oui.

M. Cochrane: Par apposition à l'EDER?

M. Hatfield: Oui. Et c'est pour cela que je tiens à voir le projet de loi. Avec un Livre blanc, on ne sait pas vraiment où l'on en est. J'en ai une grande expérience et je sais la différence entre un Livre blanc et un projet de loi.

M. Cochrane: Voilà donc qui m'amène au processus. Selon le ministre des transports de Terre-Neuve et du Labrador, les mécanismes de consultation ne sont pas adéquats. Partagez-vous son avis?

[Texte]

Mr. Hatfield: Yes. We had what I would call information meetings. It was discussed at the officials level in an information way. It was discussed by the Ministers of Regional Economic Development in the presence of the then Secretary of State for Transportation. And it was discussed at the provincial Ministers of Transportation meeting in Vancouver. But all three of those sessions were really information sessions.

• 1530

Mr. Cochrane: So once a report goes from this committee to the House, before the legislation is adopted you would like to see a draft of the legislation put out to a similar process?

Mr. Hatfield: Yes. I have indicated already to the Minister—and I got it reconfirmed—that when the legislation is introduced to the House, it will be referred to a committee of the House and we will have an opportunity to appear before the committee, and we will do so.

Mr. Benjamin: They will not let us travel.

Mr. Hatfield: Well, I will go Ottawa. I do it all the time.

Mr. Benjamin: But what about everybody else?

Mr. Hatfield: I said there should be consultation with governments.

Mr. Cochrane: On one of the comments made by Mr. Tobin with regard to the shops in Moncton and so on, one thing the Premier and I have discussed and so on is that we do believe it is a commercially viable operation as long as the workloads are assigned in an equitable manner. Therefore, we respect the productivity of the work force and their ability to do the job, and it is commercially viable, which would suit very well. Certainly, the comments made by the Premier in the brief . . . If that were the criterion and the workload were assigned, then we would also be guaranteed some future with regard to that facility as well.

I certainly appreciate, Mr. Premier, your support with regard to that problem we are facing, and I share with you the concern that it is of concern to all New Brunswickers.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Cochrane.

Mr. Plourde.

M. Plourde: Merci, monsieur le président. Si vous le permettez, j'aimerais vous féliciter, monsieur le premier ministre, pour l'excellent mémoire que vous nous avez présenté et je comprends mieux maintenant pourquoi vous êtes le Premier ministre du Nouveau-Brunswick. Je voudrais aussi vous féliciter pour avoir utilisé la langue française au début de ce mémoire. J'en suis fier puisque je suis d'une circonscription du Québec.

J'ai seulement une question, monsieur le président. Elle concerne la page 6 de la traduction française de votre mémoire. Je pense que c'est la première fois depuis une semaine et demie que l'on parle dans un mémoire de l'expansion économique régionale. Vous dites:

[Traduction]

M. Hatfield: Oui. Nous avons tenu ce que j'appelle des séances d'information. Les fonctionnaires en ont discuté. Les ministres du développement économique régional en ont discuté en présence du secrétaire d'État au transport. Les ministres des transports des provinces en ont discuté à Vancouver. Mais il s'agissait, dans les trois cas, de séances d'information.

M. Cochrane: Après que le Comité a rendu son rapport à la Chambre et avant que le projet de loi ne soit adopté, vous voulez que celui-ci fasse l'objet de consultation?

M. Hatfield: Oui. J'ai déjà indiqué au ministre—qui l'a confirmé—que le projet de loi sera confié à un Comité de la Chambre et que nous aurons l'occasion de comparaître, ce que nous avons évidemment l'intention de faire.

M. Benjamin: Mais on ne nous permettrait pas de nous déplacer.

M. Hatfield: Je me rendrais à Ottawa. Je viens déjà assez souvent.

M. Benjamin: Et les autres?

M. Hatfield: Il s'agirait de consulter les gouvernements des provinces.

M. Cochrane: M. Tobin a parlé tout à l'heure des ateliers situés à Moncton. J'en ai discuté avec le premier ministre, et nous sommes convaincus tous les deux que ces ateliers pourraient être rentables, à condition que le travail soit attribué de façon équitable. Nous reconnaissons la productivité des travailleurs et nous sommes convaincus qu'ils sont capables de faire le travail. Sur le plan commercial, cette entreprise est viable, ce qui convient parfaitement. Le premier ministre a dit dans son mémoire . . . Si les contrats étaient équitablement répartis, l'avenir des ateliers de Moncton seraient, en quelque sorte, assurés.

Je vous sais gré, monsieur le premier ministre, du soutien que vous nous avez apporté. Comme tous les gens du Nouveau Brunswick, je partage vos préoccupations.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Cochrane.

Monsieur Plourde.

Mr. Plourde: Thank you, Mr. Chairman. With your permission, I would like to congratulate you, Mr. Premier, on your excellent brief. I now have a better understanding of why you are Premier of the Province of New Brunswick. I would also like to congratulate you on having used French at the beginning of your statement. I am very proud of that, since my riding is in Quebec.

I only have one question, Mr. Chairman. It deals with page 6 of your brief. I think that it is the first time in a week and a half that Regional Economic Development has been referred to in a brief. You say:

[Text]

Il semblerait que la meilleure façon d'exprimer des inquiétudes quant au développement économique régional est de le faire par l'entremise des ententes de développement économique régional. L'EDER est un mécanisme qui est sensible aux disparités régionales et qui donne du poids aux priorités provinciales ou régionales.

Ma question est: Croyez-vous que L'EDER devrait financer les disparités pour les taux de transport?

Mr. Hatfield: I have been trying to impress upon the Government of Canada for a very long time, along with my predecessors in New Brunswick and my predecessors in the other Atlantic provinces, that in order for regional development as we mean it and as we see the need for it to really work, it has to be incorporated into the national policies of the federal government departments. I would not like to see DREE or a regional development body or a ministry in the Government of Canada pick up responsibility for the areas that experience, and have experienced historically, regional prosperity. I would not like to see them pick up responsibilities that should be the responsibilities of the Department of Agriculture, the Department of Fisheries and Oceans, the Department of External Affairs, the Department of Transport and so on. It is at that level that there must be a discipline imposed by legislation on all ministries of the federal government to take this region into account.

Therefore, no, I would not favour at all putting it into a subsidiary agreement, because the other thing about the subsidiary agreements is that—and we have had real experience with this—they last so long and suddenly, for whatever reason, the government decides to stop them. Now, transportation is too important to the development and planning in our province to be left up to the budgetary whim of a single government department.

• 1535

M. Plourde: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Plourde.

Colleagues and Mr. Premier, because of this interesting and historic event and the fact that we are running so well on our timetable, I am going to adjourn for 30 seconds so the television cameras and print media can come in and shoot some pictures. As you know, in our parliamentary process so far, under some of the archaic rules of Parliament we are not allowed to see a committee in session, even though we can kibitz unofficially as I hit the gavel.

• 1536

• 1538

The Chairman: The committee is formally back in session. Mr. Taylor, you are on deck. No, you are not on deck, you are on.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman and Mr. Premier. I want to pursue two items very briefly. In connection with the

[Translation]

It has been suggested that economic and regional development concerns can best be addressed through economic and regional development agreements. EDER is a mechanism that is sensitive to regional differences and does give weight to provincial and/or regional priorities.

My question is this: do you think that ERDA should be used to finance transportation rate disparities?

M. Hatfield: J'essaie depuis des années de convaincre le gouvernement fédéral, ainsi que mes prédécesseurs au Nouveau Brunswick et mes prédécesseurs dans les autres provinces maritimes, que le développement régional, pour être vraiment efficace, doit être intégré aux politiques nationales des ministères fédéraux. Je ne voudrais pas qu'on confie aux MEER, à un autre ministère fédéral ou à un organisme du développement régional les régions qui ont connu, et qui connaissent toujours, une certaine prospérité. Je ne voudrais pas que ces ministères ou organismes assument des responsabilités qui devraient revenir au ministère de l'Agriculture, au ministère des Pêches et Océans, au ministère des Affaires extérieures, au ministère des transports, etc. La Loi doit donc obliger les ministères fédéraux à s'occuper de cette région.

Je ne veux donc pas qu'on signe une entente auxiliaire. Les ententes auxiliaires—et nous en avons une certaine expérience—ont tendance à disparaître subitement, car le gouvernement décide, pour une raison ou une autre, d'y mettre fin. Dans notre province, les transports sont essentiels au développement et à la planification. Ils ne doivent donc pas être soumis au caprices budgétaire d'un seul ministère fédéral.

Mr. Plourde: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Plourde.

Monsieur le premier ministre, chers collègues, étant donné le caractère historique de notre rencontre, je crois que nous pouvons nous permettre de prendre 30 secondes pour inviter les cameramen et les journalistes à venir prendre des photos. Vous savez sans doute que le règlement du Parlement est assez archaïque et que personne n'a le droit de nous prendre en photo pendant que le Comité siège. Mais si je lève la séance, on peut faire les fous pendant un moment.

Le président: Le Comité reprend ses délibérations. Monsieur Taylor, vous avez la parole.

M. Taylor: Merci, monsieur le président et monsieur le premier ministre. Très brièvement, j'ai deux points à soulever.

[Texte]

questions asked about having different rules in different parts of Canada, it reminded me of a book printed by the Government of Alberta under the former Premier, *Harmony and Diversity*. As a matter of fact, it is not too different from what we are doing today. We do not have the same policy today in western Canada in regard to the building of the Trans-Canada Highway as you have in the Maritimes; you get much more in the Maritimes, and properly so. So I cannot see any difficulty. As a matter of fact, mathematics is an exact science, yet there are some axes, things you cannot change, and some of the things you can change. And for Canada, in the state we are in, I cannot see any reason why we cannot meet that challenge as you suggested.

The point I wanted to pursue was the confidential contracts. In your submission, you mention that the confidential contracts should be published periodically. What would we gain from publishing the names of those who enter into confidential contracts?

Mr. Hatfield: Again, we are very anxious to see the legislation with regard to confidential contracts. We think the view we express on behalf of New Brunswick is true right across Canada. The confidential contracts could very well be a serious detriment to small businesses, and a real advantage to big businesses. In New Brunswick, we have favoured confidential contracts when it came to import-export and transborder transactions. Because they have confidential contracts in the United States and our rates are published in Canada, the small shipper and manufacturer is at a disadvantage. On the other hand, with confidential contracts in Canada and the United States, the small industry could be at a disadvantage. Now one of the ways around that is to publish summaries of these confidential contracts without identifying the specific contract and the specific amount and the specific company.

Mr. Taylor: I would like to suggest with respect, sir, that sometimes it is a small business that gets the advantage through a confidential contract. As a matter of fact, in my province, where we do not have filed rates for truckers, there are scores of confidential contracts. I know one trucker who operates a confidential contract with this very small firm; because he is so business-like and and so on, he has given him a special rate. We do this in the grocery business all the time.

• 1540

A large institution in my riding goes to the locker plant and gets a special price for the meat. I have to pay the full price when I go. I have not complained about that. I imagine he is getting a big volume.

So there is certainly a lot of common sense to it, but whether we are going to gain anything from publishing them is the point on which I would like to have your opinion.

Mr. Hatfield: We are not suggesting that the actual specific individual contract be published but that we get some idea, we have some way of measuring whether or not—and the small industry has a way of measuring whether or not—the confi-

[Traduction]

On vous a interrogés sur le fait que les règles varient d'une région à l'autre, ce qui m'a fait penser à un livre publié par le gouvernement de l'Alberta, sous les auspices de l'ancien premier ministre. Cette publication s'intitulait *Harmony and Diversity*, «Harmonie et diversité», et elle me fait penser à ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui. Dans l'Ouest, notre politique vis-à-vis de la construction de la route canadienne est différente de la vôtre; dans les provinces maritimes, vous en recevez beaucoup plus, et à juste titre. Je n'y vois pas d'inconvénient. La mathématique, par exemple, est une science exacte, mais il y a quand même des actions, des choses qu'on ne peut changer. Et il y en a d'autres qu'on peut changer. Je ne vois pas pourquoi le Canada ne relèverait pas le défi dont vous avez parlé.

Je voulais vous parler des contrats confidentiels. Vous avez dit dans votre mémoire que ceux-ci devraient être publiés de temps à autre. À quoi bon publier les noms de ceux qui ont signé des contrats confidentiels?

M. Hatfield: Là encore, nous avons hâte de voir ce qu'on en dira dans le projet de loi. Je crois que notre opinion à ce sujet est partagée par tous les Canadiens. Il se peut fort bien que les contrats confidentiels soient très rentables pour les grandes entreprises et désavantageux pour les petites. Au Nouveau-Brunswick, nous avons eu recours à des contrats confidentiels lorsqu'il s'est agi d'importations et d'exportations et de transactions transfrontalières. Aux États-Unis, on peut signer des contrats confidentiels, alors qu'au Canada, les tarifs doivent être publiés, aussi les petits fabricants et transporteurs sont désavantagés. Par contre, si l'on avait des contrats confidentiels au Canada et aux États-Unis, la petite industrie pourrait être désavantagée. Pour contourner ce problème, on pourrait, entre autres, publier des résumés de ces contrats confidentiels sans identifier le contrat, sans donner le montant et sans nommer l'entreprise.

M. Taylor: Sauf votre respect, monsieur, j'ai l'impression que les contrats confidentiels bénéficient parfois à la petite entreprise. Dans ma province, où les tarifs dans l'industrie du camionnage ne doivent pas être publiés, il y a énormément de contrats confidentiels. Je connais un camionneur qui a signé un contrat confidentiel avec une très petite entreprise. Il est si fiable, etc., que l'entreprise en question lui a accordé un tarif préférentiel. Dans le secteur de l'alimentation, cela se fait couramment.

Une grande institution dans ma circonscription achète sa viande à l'usine, à prix réduit. Alors que moi, je paie le plein prix. Je ne m'en plains pas. Je suppose que l'institution en question achète en grande quantité.

Il serait parfaitement logique de publier ces contrats, mais est-ce qu'on aurait quelque chose à y gagner? C'est ce que je veux savoir.

M. Hatfield: On ne propose pas que les contrats eux-mêmes soient publiés. On veut simplement avoir une idée. On veut s'assurer—et les petites industries veulent s'assurer—que les contrats confidentiels ne compromettent pas la viabilité de la

[Text]

dential contract is in fact becoming a real detriment to his or her ability to stay in business. Again, we would hope that if the legislation provides for confidential contracts then it also provides for an appeal mechanism so if it can be clearly shown that a small business is being in fact put out of business by a confidential contract then something can be done about it.

Mr. Taylor: Just one quick comment. Say that Mr. Belsher is a big shipper and he gets a confidential contract. I am down at the end of the line, just a small shot, and I do not get it. I will soon find out if it is affecting my business and then I will refer the matter to the regulatory agency. But why should it be published all over the province that ...

Mr. Hatfield: Again, I think it is important that your specific contract would not be published but the trend would be published.

Mr. Taylor: Thank you.

Mr. Hatfield: I have given in some detail what I think should exactly be published in my presentation.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Premier, welcome to the committee. We are delighted to have you. I wish more Premiers and provincial governments would do it. There must be something wrong with transportation in British Columbia: they could not get across from Vancouver Island to Vancouver, but the Yukon government could come down and talk to us. Anyway, we are delighted you are here.

I want to follow up further on the matter of confidential contracts. When you say that they would be monitored by some regulatory body and then a summary, an average or some such thing, would be published, what good is that to the small shipper in competition with a big shipper when he cannot know and cannot find out exactly what rate the big-volume shipper has? In order to know that, in order to carry out his negotiations with the carrier, whether it is a railway or a trucking company, he still is severely handicapped. He does not know exactly what Massey-Ferguson's rate is on thousands of carloads or truckloads compared to a small farm implement manufacturer who might have a hundred carloads. If he cannot know exactly what the other guy is getting, what good is it to him to have just a summary of a monitoring?

Mr. Hatfield: I think it could be of real interest to the individual, and also it could be of real interest to the provincial government, who has a priority interest in maintaining investment and maintaining the economy as well as improving it. But the fact of the matter is that today, under the present act, it is possible for large corporations to have within themselves confidential contracts that could be detrimental or of disadvantage to a person who has a very small business. He will not get the same break as a conglomerate would get.

[Translation]

petite entreprise. Si le projet de loi comporte des dispositions portant sur les contrats confidentiels, il doit aussi prévoir un mécanisme d'appel. Donc, si l'on peut démontrer qu'une petite entreprise est acculée à la faillite par un contrat confidentiel, on pourra prendre les mesures qui s'imposent.

M. Taylor: Une petite observation. Disons, par exemple, que M. Belsher est un gros transporteur et qu'il signe un contrat confidentiel. Moi, je suis un petit entrepreneur et je ne décroche pas le contrat. Je saurais bientôt si le contrat a une incidence sur mon entreprise et je confierais la question à l'organisme de réglementation. Mais de là à exiger que le contrat soit publié dans toute la province ...

M. Hatfield: Là encore, le contrat lui-même ne sera pas publié. Seulement les tendances générales.

M. Taylor: Merci.

M. Hatfield: J'ai précisé dans mon mémoire ce qui, au juste, doit être publié.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Monsieur le premier ministre, je vous souhaite la bienvenue. Nous sommes ravis de vous recevoir. J'aimerais bien que d'autres premiers ministres et d'autres fonctionnaires provinciaux comparaissent devant le comité. Il doit y avoir, dans le secteur des transports en Colombie-Britannique, quelque chose qui ne va pas: les représentants de la province n'ont pas réussi à se rendre de l'île de Vancouver jusqu'à Vancouver, alors que les représentants du gouvernement du Yukon ont réussi à se rendre à Ottawa. Quoi qu'il en soit, nous sommes ravis de vous voir.

Je voudrais revenir à la question des contrats confidentiels. Vous avez proposé que ceux-ci soient contrôlés par un organisme réglementaire et qu'on publie un résumé des contrats, des chiffres, choses du genre. Quel avantage y a-t-il pour le petit expéditeur qui doit faire concurrence au gros, mais qui n'arrive pas à savoir les tarifs? S'il n'est pas au courant, et qu'il doit négocier avec le transporteur, qu'il s'agisse d'une compagnie ferroviaire ou d'une compagnie de camionnage, il est drôlement désavantagé. Un petit fabricant d'outils agricoles expédie une centaine de wagons, alors que Massey-Ferguson expédie des milliers de wagons ou de camions. Le tarif varie en conséquence, et le petit fabricant ne sait pas ce que Massey-Ferguson doit payer. À quoi bon lui donner un résumé des contrats?

M. Hatfield: Les résumés pourraient être d'un grand intérêt tant pour les entrepreneurs que pour le gouvernement de la province, qui a justement intérêt à conserver l'investissement et à maintenir et améliorer l'économie. En vertu de la loi actuelle, une grande entreprise peut signer un contrat confidentiel qui soit désavantageux pour le propriétaire d'une petite entreprise. La grande entreprise aurait des avantages que la petite n'aurait pas.

[Texte]

Mr. Benjamin: You mean in normal commercial sorts of things.

Mr. Hatfield: Right.

Mr. Benjamin: But is not transportation some kind of public utility that everybody has to use whether they like it or not?

Mr. Hatfield: Yes.

Mr. Benjamin: Is that not different from the completely private sector of commercial operations?

Mr. Hatfield: Confidential contracts, as I tried to indicate in the paper, do cause the Government of New Brunswick a great deal of concern. The industries and companies in New Brunswick I think have mixed reactions to the concept of confidential contracts. Some companies do in fact support it and would like to see it, but some are very worried about it. What I have tried to do here is put before you a way in which, before a small business is in fact put out of business, we might be able to check it by getting some kind of an indication . . .

• 1545

Mr. Benjamin: But a province or municipality could not do anything about it. If you have a manufacturer or processor who is being put out of business and he cannot find out the exact rate that his big competitor is getting, are you not then faced with the prospect that to keep that fellow in business the province and municipality are going to have to help him out financially and in other ways?

Mr. Hatfield: That may very well be; and that is why I say it is important to government. We have not, I do not think, subsidized transportation costs. But we would probably have to provide, as we have in the past, some kind of assistance, if the business was important enough, it was viable, and that was the only identifiable problem. But again, I would hope the bill would provide for an appeal mechanism so that either the individual or the provincial government could register a complaint about a particular trend.

Mr. Benjamin: Mr. Premier, I note near the end of your brief you say the present intent to have new legislation drafted and introduced into Parliament within seven months of the release of the white paper is unacceptably short. Would you be willing to write to both the Prime Minister and the Minister of Transport and request of them that as and when they bring down the legislation on a new National Transportation Act they would pass that legislation on to this committee to go about and hold further hearings?

Mr. Hatfield: I do not give that kind of specific advice to the Government of Canada.

Mr. Benjamin: It is just a request.

Mr. Hatfield: I certainly will be indicating to the government—and I rely on this mechanism to convey it to the government—my wish that the governments have an opportunity to sit down and discuss the drafting instructions, and then we will certainly take advantage of the opportunity to make representation through our representatives in Parliament and

[Traduction]

M. Benjamin: En affaires, vous voulez dire.

M. Hatfield: Justement.

M. Benjamin: Mais les transports ne constituent-ils pas une sorte de service public, auquel tout le monde doit avoir recours, qu'on le veuille ou non?

M. Hatfield: Oui.

M. Benjamin: N'est-ce pas tout à fait différent du secteur privé et des opérations commerciales?

M. Hatfield: Les contrats confidentiels, comme je l'ai dit dans le mémoire, préoccupent au plus haut point le gouvernement du Nouveau-Brunswick. Dans les industries et les entreprises de la province, les réactions varient considérablement. Il y en a qui sont en faveur de la divulgation, mais il y en a d'autres qui sont fort inquiètes. Ce que j'ai fait, c'est de vous proposer un moyen par lequel on pourrait vérifier une situation avant qu'une petite entreprise ne soit acculée à la faillite . . .

M. Benjamin: Mais une province ou une municipalité ne pourrait rien y changer. Si vous avez un fabricant ou une entreprise acculé à la faillite, qui ne peut déterminer le tarif exact que son gros concurrent obtient, est-ce que pour le sauver, la province et la municipalité ne vont pas devoir le renflouer financièrement ou le secourir par d'autres moyens?

M. Hatfield: Peut-être bien, et c'est pourquoi je dis qu'il est important que le gouvernement fasse cela. Les frais de transport ne sont pas, je crois, subventionnés, mais, si l'entreprise est suffisamment importante, si elle est viable et que cela soit sa seule difficulté, il faudra venir à son aide. Mais là encore, j'espère que ce projet de loi instaurera un mécanisme d'appel permettant soit à un particulier soit au gouvernement provincial de déposer une plainte dans un cas comme celui-ci.

M. Benjamin: Monsieur le premier ministre, je note qu'à la fin de votre mémoire vous dites que le délai de sept mois fixé, après la publication du Livre blanc, pour la rédaction et à l'introduction au Parlement d'une nouvelle législation est trop court. Seriez-vous disposé à écrire au premier ministre fédéral et au ministre des Transports pour leur demander de soumettre ces dispositions législatives au Comité au fur et à mesure qu'elles sont rédigées afin qu'il puisse tenir d'autres audiences?

M. Hatfield: Ce n'est pas le genre de conseil que je puis donner au gouvernement du Canada.

M. Benjamin: Ce n'est qu'une simple demande.

M. Hatfield: Je peux faire part au gouvernement—et je m'en remets à vous pour transmettre—de mon souhait que les provinces aient leur mot à dire dans la rédaction de ces dispositions, et ensuite nous allons sans aucun doute faire connaître nos vues par l'intermédiaires de nos représentants au Parlement et peut-être directement au comité parlementaire. Je l'ai déjà fait.

[Text]

perhaps by ourselves to the parliamentary committee. I have done it before.

Mr. Benjamin: The problem with committee hearings, though, is whether or not we are going to be allowed to go out and have more hearings.

Mr. Hatfield: Well, again, whether the Parliament of Canada decides that a parliamentary committee should travel or not is really not something that I...

Mr. Benjamin: I am just asking you to request it. That is all.

Mr. Premier, we have had a great number of submissions that philosophically agree with it. But then they get into the 'NIMB syndrome': 'not in my backyard'. That applies to a whole bunch of places in Canada. I suppose the solution would be if Atlantic Canada and western Canada could fill Toronto and Montreal full of fish, wheat, and potatoes... But how can you reconcile... if you are philosophically fully in support of *Freedom to Move*, the deregulation, competition, free and open market, yet on the other hand say, as many have said—you are not alone in this, and we say the same thing in Saskatchewan—on the other hand, we are a special case; we need special consideration...?

What is the matter with the principle that we have been trying to follow in this country since 1867, or before, of the nation as a whole trying to take into account our geography, our population, our climate, where people are and where they produce their goods and trying to devise a regulatory régime and financial assistance taking all of that into account and the nation as a whole sharing in the cost? What is wrong with that? Does *Freedom to Move* not fly in the face of regions like Atlantic Canada and the Prairies and the North and northern Ontario? It just flies in the face of the nation as a whole doing things together and not discriminating against people and goods because of where they happen to be living.

• 1550

Mr. Hatfield: I think, first of all, that I would approach the policy decision of the Government of Canada to move in the direction of deregulation on the basis that it does appear to me to be a very effective policy toward economic recovery in Canada and, as a Canadian living in New Brunswick, I think that is the right direction in which to go. And as a Canadian living in New Brunswick, I have a responsibility to make sure that what will contribute to the development and growth of the national economy will not be detrimental to the regional part of Canada that is and has been, as I said, historically at a disadvantage as a result of the first national policy of our country which did give, and which are now etched in stone, definite preferences and advantages to the central part of Canada to the disadvantages of the extremes of Canada.

Mr. Benjamin: Well, we cannot be half-pregnant on this.

Mr. Hatfield: Canada has got to function on the basis that the way to deal with these matters that are in the interest of

[Translation]

M. Benjamin: Le problème du travail en comité est de savoir si l'on va nous autoriser ou non à voyager et à tenir davantage d'audiences.

M. Hatfield: Là encore, que le Parlement du Canada décide de faire voyager ou non un comité parlementaire ne me...

M. Benjamin: Je vous invite seulement à le demander. C'est tout.

Monsieur le premier ministre, nous avons entendu toutes sortes d'interventions de gens qui sont d'accord sur le principe, mais qui souffrent également du syndrome du «pas chez moi». On le retrouve un peu partout au Canada. La solution serait peut-être que les provinces atlantiques et celles de l'Ouest remplissent Toronto et Montréal de poisson, de blé et de pommes de terre... Mais comment concilier... vous vous dites d'accord sur le principe avec *Aller sans entrave*, la déréglementation, la concurrence, la liberté du marché, mais, d'un autre côté, comme beaucoup d'autres—vous n'êtes pas seul à le faire et nous disons la même chose en Saskatchewan—nous sommes un cas particulier, nous avons besoin de mesures spéciales...?

Qu'est-ce que l'on reproche à ce principe que nous avons suivi dans notre pays depuis 1867 et même avant, qui consiste à tenir compte de notre géographie, de notre population, de notre climat, du fait que l'activité économique est inégalement répartie, et à concevoir une réglementation et un régime d'assistance financière appropriée, dont le coût est partagé par l'ensemble de la nation? Qu'y a-t-il là de si condamnable? Est-ce que cette nouvelle politique ne va pas à l'encontre de l'intérêt de régions comme les provinces maritimes, les Prairies, le Grand Nord, le nord de l'Ontario? Elle va à l'encontre de l'unité de la nation, laquelle ne tolère pas de discrimination entre les personnes et les industries en fonction du lieu où elles sont implantées. Elles existent.

M. Hatfield: Premièrement, la décision politique du gouvernement canadien d'opter pour la déréglementation me semble un bon moyen de contribuer au redressement économique du Canada et en tant que Canadien vivant au Nouveau-Brunswick, je trouve que c'est une bonne solution. En tant que Canadien vivant au Nouveau-Brunswick, je dois veiller à ce que les mesures d'expansion et de croissance nationales n'aient pas d'effets néfastes sur une région du Canada, qui est, comme je l'ai déjà dit, défavorisée sur le plan historique, du fait de la première politique nationale canadienne que notre pays s'est donnée et qui est maintenant gravée dans la pierre et qui a accordé des avantages au centre du Canada au détriment de ses régions plus éloignées.

M. Benjamin: Vous savez, on ne peut pas être à moitié enceinte.

M. Hatfield: Le Canada doit partir du principe qu'il est impossible d'améliorer la qualité de vie et l'économie du pays

[*Texte*]

improving the quality of life and economy in the country as a whole, is to recognize that there has to be special consideration. As I have said, there are all kinds of examples of that. We could not have in this country anywhere near the standard of health care we have if it were not recognized that the country as a whole had to contribute to those provinces that could not maintain a universal health service unless it called on the assets of the federal government which has absolutely no constitutional responsibility in delivering health services. So that is just one example.

I do not think there really is a piece of legislation that does not reflect the regions, some of them to our advantage and some of them to our disadvantage. To our disadvantage, I am speaking as a Canadian in the Atlantic region; some to the advantage of Ontario and Quebec; some to the advantage of western Canada.

Mr. Benjamin: But surely the whole philosophy of *Freedom to Move* flies in the face of what you just said.

The Chairman: That is your last question.

Mr. Hatfield: If you take it in its pure form. But I think that again the objective is to improve the overall economy of the country and I think that it is the right direction to go and I think that it can be beneficial to the development of all parts of the country as long as this concept of regional development is maintained.

I want to point out that I made that argument along with my colleagues then from Nova Scotia and Prince Edward Island and the Minister of Transport from Newfoundland in 1977 and we got an agreement then from the then Minister of Transport that it would be in the preamble of the act, only it was stronger, and I made this motion to the Premiers' Conference in 1985 at St. John's and got the support of all the Premiers. This concept had the support of all the Ministers of Regional Economic Development across Canada and the federal Minister of Regional Economic Development said that he would take that position to his Cabinet colleagues. So I am confident it will be recognized.

The Chairman: Thanks very much, Mr. Benjamin. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Premier, without straying off the subject too much, we talk about transportation subsidies, private sector subsidies, I am wondering about the present situation as it exists today. If we talk about economic development, if we talk about export and international trade, if both provincial and federal governments continue to subsidize transportation, private sector, do you have any fears that with the growing protectionism in the United States that it could have an adverse effect on our economy and on our economy in the Atlantic region?

[*Traduction*]

sans pour autant reconnaître qu'il est parfois nécessaire d'accorder une considération spéciale à certains secteurs. Il existe énormément d'exemples. En effet, nous n'aurions pas dans ce pays la qualité des soins de santé que nous connaissons si le gouvernement fédéral, qui n'a aucune responsabilité constitutionnelle pour ce qui est d'octroyer des services de santé, n'avait pas reconnu la nécessité de subventionner les provinces incapables de fournir des services de santé universels autrement. C'en est un exemple.

Je ne crois pas qu'il existe une seule loi qui ne tienne pas compte des disparités régionales, certaines à notre avantage et d'autres non. Les désavantages, nous les connaissons bien, nous de la région de l'Atlantique. Les avantages sont tous pour l'Ontario et le Québec, avec certains pour l'Ouest.

M. Benjamin: Mais vous ne pouvez pas nier que toute la philosophie du document *Aller sans entraves* contredit ce que vous venez de dire.

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. Hatfield: En théorie, bien sûr. Mais l'objectif consiste à améliorer la conjoncture du pays, ce qui est la bonne voie à prendre. Je pense que cela ne peut que contribuer à l'expansion de toutes les régions du pays tant que l'on maintient le principe du développement régional.

J'ai déjà présenté cet argument avec mes collègues de l'époque de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que le ministre des Transports de Terre-Neuve en 1977. Nous avons alors obtenu du ministre des Transports de l'époque un accord en vertu duquel ces principes feraient partie du préambule de la loi. C'était seulement plus fort. J'en ai fait une motion lors de la conférence des premiers ministres de 1985 à St. John's et j'ai obtenu l'appui de tous les premiers ministres. Ce concept a également reçu l'appui de tous les ministres de l'Expansion économique et régionale à travers le pays ainsi que du ministre fédéral de l'Expansion économique et régionale, qui a déclaré qu'il adopterait cette position qu'il ferait valoir auprès de ses collègues du Cabinet. J'ai donc bon espoir que ce principe soit reconnu.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le premier ministre, sans trop vouloir nous écarter du sujet, nous avons parlé des subventions au transport et au secteur privé. Je me pose des questions sur la situation actuelle. Nous parlons d'expansion économique, d'exportation et de commerce international, mais si les autorités provinciales et fédérales continuent de subventionner le transport dans le secteur privé, ne craignez-vous pas que la tendance de plus en plus protectionniste aux États-Unis ait une influence négative sur notre économie en général et sur l'économie des provinces de l'Atlantique en particulier?

[Text]

• 1555

Mr. Hatfield: I do not see anything here in this white paper—I want to take issue with the concept that protectionism is growing in the Congress in the United States, because I do not believe it is growing. I think it is decreasing. I think they recognize that it is an uneconomic way of going about dealing with some of the difficult problems they have in particular areas of the United States—for example, the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act, I do not see how they can be used by the Congress of the United States to make a case for countervailing the duty, no. I think the fact of the matter is that there is evidence that they practice the same kind of . . . The transportation industry is extremely highly subsidized in the United States.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): It is just that sometimes, I believe, there is a conflict as to what is considered a subsidy and what is not, on both sides of the border.

Mr. Hatfield: I think we will have a draw on the issue of subsidy of transportation. They have no argument that we cannot deal with.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Sir, do you think—the second part of my question—that if we are talking about branch-line abandonment; we are talking about remote areas. Where the federal government says that it just cannot afford to go any farther with our subsidization. Do you think that the provincial governments should play an increasing part financially in the maintaining of these services, be it branch line, marine service or what not?

Mr. Hatfield: Some time ago, I put a proposal before the Government of Canada to try and get the Government of New Brunswick involved in transportation of forest products by rail. It did not get anywhere, because the Government of Canada exercised its constitutional jurisdiction. I think the Government of Canada has that jurisdiction and I do not argue with this.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much, sir.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gray. Mr. Crosby.

Mr. Crosby: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Premier, allow me to add my thanks to you and your colleagues for your appearance before the committee. I think you have again brought the message that many of us try to bring to the Parliament of Canada, and this is that Atlantic Canada requires special consideration. I think my colleague, Mr. Benjamin, raised the other side of that problem when he distinguishes between, on the one hand, a national policy and, on the other hand, the concept of regional development. I think our thrust in Atlantic Canada has always been to marry those two elements and make them part of every policy.

[Translation]

M. Hatfield: Je ne vois rien dans le livre blanc . . . Je ne suis pas d'accord lorsque vous dites que le protectionnisme a de plus en plus de partisans au congrès américain, car je ne pense pas que ce soit le cas. Je pense même que c'est le contraire. A mon avis, les parlementaires américains se rendent compte que ce n'est pas une façon très rentable de régler les problèmes difficiles qui existent dans certaines régions des États-Unis . . . Je ne vois pas comment le congrès américain pourrait défendre le recours à des droits compensateurs en invoquant le Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique. Je pense même que nous avons des preuves qu'ils pratiquent le même genre de . . . L'industrie de transport est très subventionnée aux États-Unis.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Le problème, selon moi, c'est qu'il y a parfois divergence d'opinion, entre les deux côtés de la frontière, sur ce qui constitue une subvention.

M. Hatfield: Je pense qu'il y aura match nul pour ce qui est de la question des subventions dans le domaine des transports. Ils ne pourront avancer aucun argument auquel nous n'aurons pas de réponse.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pensez-vous, monsieur—et ce sera la deuxième partie de ma question—que si l'on parle d'abandon d'embranchement, on parle de régions isolées. De cas où le gouvernement fédéral ne veut pas se permettre de verser des subventions plus importantes? Pensez-vous que les gouvernements provinciaux devraient contribuer davantage financièrement à ces services, de façon qu'on puisse les maintenir, qu'il s'agisse d'embranchement, de service maritime ou autre?

M. Hatfield: Il y a quelque temps déjà, j'ai déposé au gouvernement fédéral une proposition visant l'accroissement de la participation du gouvernement du Nouveau-Brunswick au transport ferroviaire de produits forestiers. Mais cela n'a rien donné, car le gouvernement canadien a choisi d'exercer son autorité constitutionnelle. D'ailleurs c'est une question qui relève de la compétence du gouvernement fédéral, je n'en disconviens pas.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gray. Monsieur Crosby.

M. Crosby: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur le premier ministre du Nouveau-Brunswick, permettez-moi de vous remercier, vous et vos collègues, d'être venus comparaître devant le Comité. Je pense que le message que vous nous avez transmis est celui que nous avons été nombreux à essayer de transmettre au Parlement canadien, notamment que la région de l'Atlantique mérite une considération toute particulière. Mon collègue, M. Benjamin, a soulevé l'autre aspect du problème lorsqu'il a fait la distinction entre l'idée d'une politique nationale et le concept du développement régional. En ce qui concerne la région de l'Atlantique, nous

[Texte]

I just want to make a comment and then invite your comment, although I think you covered it well in your response to Mr. Benjamin. You said in your brief . . . You referred to the spirit of transportation being recognized as a key to regional economic development that has been adopted by the Canadian Premiers. It is part of the inter-government position paper on principles and framework for regional economic development. Even beyond this, it is part of the Constitution of Canada; in that, in 1982, when the Constitution of Canada was signed in the presence of Her Majesty the Queen, it brought into operation a provision that required economic equality for the regions, required reduction in economic disparity in the regions in Canada.

My question, and my comment, is really: How far do you have to go? How many times do you have to make speeches to convince the Government of Canada, the Parliament of Canada, that regional considerations have to be a part of any policy. As I understand your thrust—it is perfectly clear to me—you are saying that National transportation policy based on deregulation, yes, only when regional considerations are incorporated and made a part of it.

Mr. Hatfield: It is a long and hard fight, and we are a long way from getting this—speaking as a leader of a government in Atlantic Canada—across to the people of Canada and to the Government of Canada, the Parliament of Canada. It seems there is a reluctance to recognize that advantages have been given to regions of this country which have aggravated the disparity that has existed in Atlantic Canada. I think we have to go pretty far . . . that is the reason I am here, the reason that I am involved, as Premier, in all the responsibility for regional development. I think it must be one of the main priorities of the Government of New Brunswick and of the governments of the other provinces of Atlantic Canada. I think we have to increase the profile.

• 1600

We have to address the argument of those people from the rest of Canada who keep saying that you cannot have a national policy and at the same time have regional differences. We can and we do. But it does take a lot more convincing to try to get that incorporated. I should put into the record that we got agreement from the government in 1977 but that did not get to Parliament. What I proposed to the Premiers was this, instead of the second paragraph:

Where commercial viability and regional economic development objectives are not compatible, the objective of regional economic development will take precedence.

That is my own personal view. But I could not get the agreement of all the Premiers on that.

[Traduction]

avons toujours essayé de marier ces deux éléments et de nous intégrer à toutes les politiques qui ont été mises en oeuvre.

J'aimerais tout simplement faire un commentaire avant de vous inviter à me donner votre point de vue, bien que je pense que vous ayez très bien couvert la chose dans votre réponse à M. Benjamin. Vous dites dans votre mémoire . . . Vous avez fait état de l'esprit qui vous a amené à reconnaître que le transport est la clef du développement économique régional tel que celui-ci est envisagé par les premiers ministres provinciaux. Cela figure d'ailleurs dans un énoncé de principes intergouvernemental portant sur le cadre à mettre en oeuvre pour faciliter le développement économique régional. Cela fait même partie de la constitution canadienne. En effet, lorsque la constitution a été signée en 1982 en présence de Sa Majesté la Reine, cela rendait exécutoire une disposition exigeant l'égalité économique pour les régions, et exigeant la réduction de la disparité économique entre les différentes régions du pays.

Ma question est donc la suivante: Jusqu'où faut-il aller? Combien de fois vous faudra-t-il faire des discours pour convaincre le gouvernement et le Parlement canadien que toute politique, quelle qu'elle soit, devra tenir compte des réalités des différentes régions? Si je vous ai bien compris, et votre prise de position me semble éminemment claire—vous dites qu'une politique nationale des transports axée sur la déréglementation sera une bonne chose si et seulement si on tient compte des particularités des différentes régions.

M. Hatfield: La lutte aura été longue et ardue, et nous sommes encore loin d'avoir fait comprendre ce principe au peuple canadien ainsi qu'au gouvernement et au Parlement canadien, et lorsque je dis cela, je parle en tant que premier ministre d'une province maritime. Il semble qu'on hésite à reconnaître qu'on a donné des avantages à certaines régions du pays et que cela a accentué davantage la disparité qui existait dans la région atlantique. Je pense qu'il faut aller très loin . . . Cela explique ma présence ici, à titre de premier ministre, car j'assume toute la responsabilité du développement régional. L'expansion régionale doit figurer parmi les principales priorités du gouvernement du Nouveau-Brunswick et du gouvernement de toutes les autres provinces de l'Atlantique. Je pense qu'il faut la mettre davantage en valeur.

A mon avis, il faut répondre à ceux qui disent au Canada qu'on ne peut pas avoir une politique nationale et des disparités régionales. Ce n'en est pas moins un fait. Il faut cependant nous efforcer de convaincre pour que cela soit bien compris. On doit bien rappeler que le gouvernement a donné son accord en 1977, mais que le Parlement ne l'a pas ratifié. Ce que j'ai proposé au premier ministre alors, au lieu du deuxième paragraphe, est ce qui suit:

Quand l'efficacité commerciale et l'expansion économique régionale ont des objectifs qui ne sont pas compatibles, c'est l'expansion économique régionale qui aura la priorité.

C'est mon point de vue personnel. Je pourrais cependant rallier tous les autres premiers ministres à cette opinion.

[Text]

That should be in the preamble of the Department of Transportation. When new national policy is being developed, we are going to fight to get it in.

The Chairman: Thank you.

Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Thank you, Mr. Chairman.

On page 17 of the presentation, the Premier has noticed a contradiction in the document *Freedom To Move*. It said:

Although the main thrust of *Freedom To Move* is deregulation, the proposed changes to the Canada Shipping Act make the coasting trade more restrictive.

I would like to know what alternative you would prefer the Government of Canada to have in this regard.

Mr. Hatfield: Basically, to continue what we have now: allow Commonwealth ships to compete as far as coastal trade is concerned.

Mr. Ouellet: But in relation to the combines legislation, should there be any exceptions? Should this activity taking place—should they be exempt from the Combines Investigation Act, or do you think they should come under the combines legislation?

Mr. Hatfield: I am only talking about coastal trade, and I do not think the Combines Investigation Act—deep sea, but not in coastal trade. I am thinking of trade from, for example, Yarmouth to Halifax, Halifax to St. John's, St. John's to Charlottetown and so on.

Mr. Ouellet: In this regard, do you think the Combines Investigation Act should be considered . . .

Mr. Hatfield: I do not think it applies. The Combines Investigation Act only applies in international trade, I am told.

Mr. Ouellet: What is your preference? Should the Combines Investigation Act apply or not apply?

Mr. Hatfield: I believe it should not apply and the status quo should be maintained.

Mr. Ouellet: Thank you.

The Chairman: That is fine, Mr. Ouellet.

Okay, I think that is it. Oh, good gracious, it is not quite it.

Mr. Mantha.

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman, for not forgetting me.

I have a problem in the area that I come from, which is Nippissing—North Bay, and it is a country-wide one. You cannot take a transport from your part of the country and go right across the country, it is impossible. You just cannot do it, because you hit the different borders. You have border problems in our own country, which is unreal.

[Translation]

Cela devrait figurer dans les premiers commandements du ministère des Transports. Chaque fois qu'une nouvelle politique nationale sera établie, nous allons nous bagarrer pour qu'on tienne compte de cet objectif.

Le président: Merci.

Monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Merci, monsieur le président.

A la page 17 de votre exposé, vous faites remarquer une contradiction dans le document *Aller sans entraves*. Vous dites:

Quoi que la principale thèse de *Aller sans entraves* soit la déréglementation, les modifications proposées à la Loi sur la marine marchande au Canada rendent le commerce côtier plus restrictif.

J'aimerais savoir ce que vous préféreriez que le gouvernement du Canada fasse à cet égard.

M. Hatfield: Essentiellement, le maintien de la situation actuelle: il faudrait que les bateaux du Commonwealth puissent être en concurrence pour le commerce côtier.

M. Ouellet: Devrait-il y avoir des exceptions au titre de la loi sur les coalitions? Devrait-il être exempté des dispositions de la Loi sur les enquêtes sur les coalitions ou non?

M. Hatfield: Je parle uniquement du cabotage, je ne pense pas que la Loi sur les enquêtes sur les coalitions . . . Elle s'applique à la navigation en haute mer et non pas au cabotage. Je songe par exemple au commerce entre Yarmouth et Halifax, Halifax et St. John's, St. John's et Charlottetown, et caetera.

M. Ouellet: À cet égard, pensez-vous que la Loi sur les enquêtes sur les coalitions devrait être considérée . . .

M. Hatfield: Je ne pense pas qu'elle s'applique. La Loi sur les enquêtes sur les coalitions ne s'applique qu'au commerce international, que je sache.

M. Ouellet: Que préférez-vous? Devrait-elle s'appliquer ou non?

M. Hatfield: Je ne pense pas qu'elle devrait s'appliquer; on devrait maintenir le statu quo.

M. Ouellet: Merci.

Le président: Très bien, monsieur Ouellet.

D'accord, je pense que c'est tout. Oh, pardon, ce n'est pas tout.

Monsieur Mantha.

M. Mantha: Merci, monsieur le président, de ne pas m'avoir oublié.

Dans ma région, Nippissing—North Bay, je fais face à un problème qui est national. On ne peut pas transporter des marchandises de la région à l'autre extrémité du pays, c'est impossible. Il y a un problème de frontières, imaginez-vous, à l'intérieur du même pays. C'est incroyable.

[Texte]

• 1605

There was also talk when we were in Winnipeg and Vancouver that there was concern of north-south routing of transport. In other words, since they have difficulties in going through our different provinces, they will spend moneys, fuel and everything to go down through the United States to bypass all the problems we have in our own country. It is easier to take a transport down south through the United States than it is across our country. I am trying to make the case pretty strong because it is from my area as well.

Do you have any comment on the *Freedom to Move*, which is basically getting in your car and going from east to west, with no problem, like you would a truck?

Mr. Hatfield: I would refer you to the progress we have made here in the maritime provinces in trying to remove as many of those interprovincial barriers as we possibly can. We have removed a fair number of them to the real benefit of the shipper and the recipient. We had joint hearings, and again, I can provide you with the steps we have taken. I agree with your point that the example we have set here in the maritime provinces should be followed across the country.

Mr. Mantha: We find that bigger trucking companies protect themselves, whereas if we got freedom to move, the smaller... Say you want to start a business tomorrow. You have the money, your rig; you have everything in line and you start your own business. This is what we are hoping to do with deregulation, to create more jobs, even though you will have the spin-off of some companies going bankrupt because they possibly are running a sloppy, protective, subsidized service. The little guy comes in and he can make a go of it. I think it will help.

Mr. Hatfield: Right.

The Chairman: Thank you, Mr. Mantha.

Mr. Premier, I want to thank you very much. Your answers were crisp and clear and cogent, and your contribution with the brief is certainly going to be very much a part of our consideration as we deliberate behind closed doors and try to wrestle with this problem.

Mr. Hatfield: Thank you very much.

The Chairman: Committee members, thank you for your co-operation. It is nearly 4 p.m. on the button, and this committee is adjourned until 3.30 p.m. tomorrow afternoon in Ottawa.

[Traduction]

A Winnipeg et à Vancouver, il a également été question des problèmes avec les routes nord-sud. En d'autres termes, comme les transporteurs ont de la difficulté à franchir les diverses provinces, ils sont prêts à dépenser, entre autres, de l'argent, du carburant pour passer aux États-Unis. Il est plus facile de contourner par les États-Unis que de passer par le Canada. Je sais de quoi je parle parce que c'est la situation de ma région.

Que diriez-vous d'une application d'*Aller sans entraves* qui signifierait que n'importe qui puisse aller sans problème d'est en ouest en auto ou en camion?

M. Hatfield: Je ne puis que vous citer en exemple les progrès que nous avons accomplis ici dans les provinces maritimes pour ce qui est de l'abolition du plus grand nombre possible de barrières interprovinciales. Nous avons réussi à en abattre plusieurs pour le plus grand profit des expéditeurs et de leurs clients. Nous avons tenu des audiences mixtes, je puis vous indiquer toutes les étapes que nous avons suivies. Je suis d'accord avec vous, notre exemple devrait être suivi dans le reste du pays.

M. Mantha: Les grandes compagnies de camionnage peuvent se protéger, alors que pour les petites, *Aller sans entraves* signifie... Si vous voulez vous lancer dans les affaires demain, si vous avez l'argent, si vous avez le matériel nécessaire, vous pourrez le faire. C'est du moins ce que nous attendons de la déréglementation, la création d'emploi, même si en contrepartie il pourrait y avoir quelques compagnies qui feront faillite parce qu'elles seront mal dirigées, se fieront à la protection et aux subventions. Un petit entrepreneur pourrait réussir là où d'autres auront échoué. Je pense que ce serait nettement un avantage.

M. Hatfield: En effet.

Le président: Merci, monsieur Mantha.

Je vous remercie beaucoup, monsieur le premier ministre. Vos réponses ont été claires, concises et logiques. Votre mémoire entrera certainement en ligne de compte lorsqu'il s'agira pour nous de délibérer à huis clos afin de trouver les meilleurs solutions possibles aux problèmes.

M. Hatfield: Merci beaucoup.

Le président: Merci de votre coopération, mesdames et messieurs. Il est presque 16 heures juste. La séance est levée. Le Comité reprendra ses travaux à 15h30 demain à Ottawa.

APPENDIX 'TRPT-10'

Deer Lake Chamber of Commerce

APPENDIX TO CHAMBER S RESPONSE TO FREEDOM TO MOVE DOCUMENT

After preparing our Brief in response to Transport Canada's 'Freedom to Move' document, the Chamber's Transportation Committee received some feedback indicating concern by some members over anticipated problems that will develop due to deregulation of the airline business. Because the Chamber will be the only body from Deer Lake making a presentation to the Standing Committee on Transportation, it was decided to call a public meeting so that we could provide a broader spectrum of opinion from the Deer Lake area.

The meeting was held Wednesday evening, November 20th, with about 100 people participating. While there was fairly good support for the Chamber's position, some people, including the Mayor of Deer Lake, expressed concern over likely downgrading of service due to loss of jet flights and two speakers were diametrically opposed to deregulation. One of the two speakers opposing deregulation represented the Canadian Paperworkers Union which feels that free enterprise cannot be relied upon to charge reasonable rates, maintain safety standards, or consider the needs of its employees.

One speaker expressed concern about the possibility of one airline eventually buying out the others thereby avoiding regulation by market forces. He felt that there should be something in the new legislation to restore some form of regulation if such was to happen.

At least three people expressed concern over quality of service that would be provided if only turboprop aircraft are left after deregulation. They felt that there should be provision in this legislation to ensure that top quality service, not overly affected by changeable climate, be provided regardless of the type of carrier.

Two people expressed concern over loss of employment and/or the quality of employment. One of these was an employee of one of the existing airlines using the airport.

One person expressed concern that there might not be any service, jet or turboprop, out of Deer Lake Airport if present and proposed services for the Deer Lake Airport are found not to pay after six months or a year. This is a valid point and is covered by the Chamber's original brief.

A representative of the Corner Brook Chamber of Commerce, who attended the meeting, expressed concern over a possible scenario where service in

Newfoundland would soon develop into a hub system with the turboprop aircraft serving as feeder lines to the hub and jet aircraft carrying passengers from the hub to distant destinations. It was further suggested that St. John's could be the hub thereby adding considerable distance, cost, and time to a flight to the Mainland. The Deer Lake Chamber of Commerce strongly supports Corner Brooks position that people from the west coast of Newfoundland should not have to fly to St. John's to reach a destination on the Mainland. The new legislation should prevent anything as ridiculous as this from being able to happen.

November 25, 1985

APPENDICE «TRPT-10»

Chambre de commerce de Deer Lake

ANNEXE A LA REPONSE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE
DEER LAKE AU DOCUMENT INTITULE
ALLER SANS ENTRAVES: GUIDE POUR LA REFORME DES TRANSPORTS

Après avoir terminé son mémoire en réponse au document de Transports Canada intitulé Aller sans entraves, le Comité des transports de la Chambre de commerce de Deer Lake a entendu dire que certains de ses membres s'inquiétaient de problèmes qui pourraient résulter de la déréglementation du transport aérien. Comme la Chambre sera le seul organisme de Deer Lake à faire un exposé devant le Comité permanent des transports, elle a décidé de tenir une séance publique afin de faire connaître au maximum les opinions de la région de Deer Lake.

Cette réunion a eu lieu dans la soirée du mercredi 20 novembre, et une centaine de personnes y ont participé. La Chambre a recueilli un appui assez important relativement à sa position. Cependant, certains, dont le maire de Deer Lake, se sont dits inquiets de la détérioration prévisible des services, qui serait imputable, notamment au retrait des avions à réaction. Par ailleurs, deux intervenants étaient tout à fait opposés à la déréglementation. L'un d'eux représentait le Syndicat canadien des travailleurs du papier; il estimait qu'on ne pouvait compter sur le secteur privé pour fixer des tarifs raisonnables, veiller au respect des normes de sécurité ou tenir compte des besoins des employés.

Un intervenant s'est dit inquiet de la possibilité de voir une société aérienne racheter les autres et contourner ainsi le jeu des forces du marché. Il estimait que, le cas échéant, la nouvelle loi devrait prévoir un mécanisme pour rétablir une certaine forme de réglementation.

Trois personnes au moins ont affirmé douter de la qualité du service qui subsisterait si, après la déréglementation, on ne disposait plus que d'avions à turbopropulseur. À leur avis, le texte de loi devrait contenir une disposition garantissant un service de toute première qualité, peu sensible aux variations climatiques, et cela indépendamment du type de transporteur.

Deux autres intéressés ont dit craindre la perte d'emplois ainsi que la détérioration des conditions de travail. L'un d'eux est au service de l'une des sociétés aériennes qui utilisent actuellement des installations aéroportuaires.

Quelqu'un a également fait valoir que, si au bout de six mois ou d'un an on constatait que les services actuels et ceux qu'on propose d'offrir à

l'aéroport de Deer Lake n'étaient plus rentables, l'aéroport pourrait ne plus en offrir aucun. C'est un point important dont tient compte le mémoire original de la Chambre.

Par ailleurs, un représentant de la Chambre de commerce de Corner Brook qui assistait à la séance a redouté qu'on en arrive à un point où il n'existerait plus à Terre-Neuve qu'un réseau d'éclatement. C'est-à-dire que les avions à turbopropulseur feraient la navette entre les points de raccordement et le grand centre, et que des avions à réaction, eux, transporteraient les passagers du grand centre vers l'extérieur. On a aussi laisser entendre que si Saint-Jean devenait ce grand centre, chaque vol en direction du continent coûterait beaucoup plus en argent, en temps et en distance à parcourir. La Chambre de commerce de Deer Lake appuie donc fermement la position de la Chambre de commerce de Corner Brook selon laquelle les citoyens de la côte ouest de Terre-Neuve ne devraient pas avoir à se rendre à Saint-Jean pour prendre un vol à destination du continent. Les rédacteurs du nouveau texte de loi devraient faire en sorte qu'une chose aussi ridicule ne puisse se produire.

Le 25 novembre 1985



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission:

John Grice, Chairman.

From the Brunswick Mining and Smelting:

Mike J. Buller, Manager, Rail and Truck Transportation;
Jim Stothart, Assistant Superintendent, Materials Handling—Fire Chief.

From the Harmon Corporation:

Derek Hammond, Director of Development.

From the Deer Lake Chamber of Commerce:

A.M. Bloom, President.

From the Atlantic Provinces Chamber of Commerce:

Jeanne Geldart, President;
R.B. Des Brisay, Chairman-Elect.

From Transport 2000 Atlantic:

John Pearce, President.

From the Government of Newfoundland and Labrador:

The Honourable Ron Dawe, Minister of Transportation.

From the Government of New Brunswick:

Frank McKenna, Leader of the Opposition.

From the Government of New Brunswick:

The Honourable Richard Hatfield, Prime Minister.

De la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth:

John Grice, président.

De la Brunswick Mining and Smelting:

Mike J. Buller, directeur, Transports ferroviaire et routier;
Jim Stothart, surintendant adjoint, Manutention des matériaux—commissaire des incendies.

De la Harmon Corporation:

Derek Hammond, directeur du développement.

De la Chambre de commerce de Deer Lake:

A.M. Bloom, président.

De la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique:

Jeanne Geldart, présidente;
R.B. Des Brisay, président élu.

De Transport 2000 Atlantic:

John Pearce, président.

Du gouvernement de Terre-Neuve et Labrador:

L'honorable Ron Dawe, ministre des Transports.

Du gouvernement du Nouveau-Brunswick:

Frank McKenna, chef de l'Opposition.

Du gouvernement du Nouveau-Brunswick:

L'honorable Richard Hatfield, Premier ministre.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 42

Wednesday, November 27, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 42

Le mercredi 27 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 70(6)(b)

On Wednesday, November 27, 1985:

Joe Reid replaced Thomas Suluk;
Thomas Suluk replaced Joe Reid;
Vincent Dantzer replaced Howard Crosby.

Conformément à l'article 70(6)b) du Règlement

Le mercredi 27 novembre 1985:

Joe Reid remplace Thomas Suluk;
Thomas Suluk remplace Joe Reid;
Vincent Dantzer remplace Howard Crosby.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 27, 1985

(53)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

Alternates present: Ross Belsher, Moe Mantha, Thomas Suluk.

Other Member present: Charles Caccia.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

Witnesses: From the Canadian Chemical Producers Association: David Goffin, Senior Project Manager; Donald Sandford, Commercial Services & Human Resources, Manager, Agriculture, C.I.L. Inc. *From the Canadian Fertilizer Institute:* George Bishop, Assistant Managing Director. *From "L'Association québécoise des transporteurs aériens":* Brian Jenner, Executive Director; Pierre Desbiens, President; Michel Leblanc, Ex-Officio President. *From "Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.":* Gilles Legault, President. *From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:* V.E. Bourgeois, Vice-President; Louis Erlichman, Research Director; Joseph Hanafin, Public Relations Director. *From the Metro Toronto Residents' Action Committee:* Harold Morrison, Chairman.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

David Goffin made an opening statement and with Donald Sandford answered questions.

George Bishop read an opening statement and answered questions.

Brian Jenner made an opening statement and with Pierre Desbiens and Michel Leblanc answered questions.

Gilles Legault read an opening statement and answered questions.

At 5:55 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 6:00 o'clock p.m. the sitting resumed.

V.E. Bourgeois read an opening statement and with Louis Erlichman answered questions.

At 6:52 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 7:00 o'clock p.m. the sitting resumed.

Harold Morrison made an opening statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 27 NOVEMBRE 1985

(53)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

Substituts présents: Ross Belsher, Moe Mantha, Thomas Suluk.

Autre député présent: Charles Caccia.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques: David Goffin, directeur principal de projet; Donald Sandford, Services commerciaux et ressources humaines, directeur, Agriculture, C.I.L. Inc. *De la Canadian Fertilizer Institute:* George Bishop, directeur gérant adjoint. *De l'Association québécoise des transporteurs aériens:* Brian Jenner, directeur exécutif; Pierre Desbiens, président; Michel Leblanc, président de droit. *De Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.:* Gilles Legault, président. *De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:* V.E. Bourgeois, vice-président; Louis Erlichman, directeur de la recherche; Joseph Hanafin, directeur des relations publiques. *Du Metro Toronto Residents' Action Committee:* Harold Morrison, président.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves. (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.)*

David Goffin fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Donald Sandford répondent aux questions.

George Bishop fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Brian Jenner fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, Pierre Desbiens et Michel Leblanc répondent aux questions.

Gilles Legault lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 17 h 55, le Comité interrompt les travaux.

A 18 heures, le Comité reprend les travaux.

V.E. Bourgeois lit une déclaration préliminaire, puis lui-même et Louis Erlichman répondent aux questions.

A 18 h 52, le Comité interrompt les travaux.

A 19 heures, le Comité reprend les travaux.

Harold Morrison fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

At 7:55 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of
the Chair.

A 19 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation
du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, November 27, 1985

• 1534

The Chairman: Order, please.

Colleagues, I apologize for being a few minutes later. I am glad to see that the witnesses got here ahead of us. This is a first for this committee. I want to welcome you.

We are resuming study of the reference *Freedom to Move*.

I would like to welcome the next witness who is before us on behalf of The Canadian Chemical Producers' Association, Mr. David Goffin, Senior Project Manager, and with him is Mr. Donald Sanford. I apologize for the chairman being a little late. I must say that the committee members have been very good about it. We try to start on time when we have many witnesses. As you know, we have been on the road for quite a few days.

• 1535

Mr. David Goffin (Senior Project Manager, Canadian Chemical Producer' Association): Mr. Chairman, Mr. Sandford, who is here with me, is Past Chairman of our National Transportation and Distribution Committee. Mr. Sandford has just completed that term and has done most of the work for us in preparing for *Freedom to Move* and the hearing process that lead up to that. I would like to turn things over to Mr. Sandford. He would like to read our brief opening statement and then we will be prepared to respond to questions.

Mr. Don Sandford (Past Chairman, National Transportation and Distribution Committee, Canadian Chemical Producers' Association): Mr. Chairman, the Canadian Chemical Producers Association, CCPA, as it is called, represents companies producing over 75% of the industrial chemicals and synthetic resins manufactured in Canada. The association's membership includes both large and relatively small chemical companies.

CCPA is on record as a major supporter of the initiatives outlined in *Freedom to Move*. We believe the commercial benefits offered by *Freedom to Move* are crucial to restoring and maintaining our industry's competitive advantage in both continental and offshore marketplaces.

The Canadian balance of trade for chemicals and the inescapable reality that chemical prices in Canada are predicated by Gulf Coast clearing prices leads directly to the need for uniform economic transportation regulation in North America. Transportation is our largest cost component next to feedstock pricing. In fact, for many inorganic commodity chemicals, the cost of transportation actually exceeds the value of the product. Transportation economics often decides the commercial viability of a sale.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 27 novembre 1985

Le président: À l'ordre, je vous prie.

Je vous demande d'excuser nos quelques minutes de retard. Je suis heureux de constater que les témoins étaient ici avant nous. C'est la première fois que cela arrive. Bienvenue.

Nous reprenons notre ordre de renvoi, c'est-à-dire l'étude du document *Aller sans entraves*.

J'ai le plaisir d'accueillir l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques en la personne de MM. David Goffin, gestionnaire principal des projets, et de Donald Sanford. Les membres du Comité voudront bien excuser le retard de leur président. Je sais que vous essayez toujours d'être ponctuels, dans la mesure du possible, surtout lorsque nous devons entendre plusieurs témoins. Ceux-ci savent sans doute que nous avons passé plusieurs jours sur la route.

M. David Goffin (gestionnaire principal des projets, Association canadienne des fabricants de produits chimiques): Monsieur le président, M. Sanford, qui m'accompagne a déjà été président de notre comité national sur le transport et la distribution. Comme il vient tout juste de quitter ce poste et qu'il est à l'origine, en très grande partie, de notre réponse au document «Aller sans entrave» et qu'il a participé activement aux audiences qui ont donné lieu à la rédaction de ce document, je voudrais lui céder la parole. Il vous lira tout d'abord notre brève déclaration, après quoi nous répondrons tous deux à vos questions.

M. Don Sandford (ancien président du Comité national du transport et de la distribution, Association canadienne des fabricants de produits chimiques): Monsieur le président, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques représente des entreprises qui produisent plus de 75 p. 100 des produits chimiques industriels et des résines synthétiques fabriqués au Canada. Nous regroupons des grandes comme des petites entreprises de produits chimiques.

Notre association a appuyé ouvertement les initiatives proposées dans «Aller sans entrave». Nous pensons que les avantages commerciaux que l'on y propose sont essentiels pour restaurer et maintenir l'avantage concurrentiel de notre industrie sur notre continent et sur les marchés outre-mer.

La balance commerciale canadienne des produits chimiques et le fait que le prix de ces produits au Canada est inéluctablement lié aux prix de manutention imposés par la Gulf Coast montrent bien la nécessité d'instaurer des règlements économiques uniformes en matière de transport en Amérique du Nord. En effet, l'élément qui nous coûte le plus cher, après notre matière première, c'est justement le transport. En fait, le coût du transport dépasse souvent la valeur de bon nombre de nos produits chimiques inorganiques. Par conséquent, c'est souvent

[Text]

The CCPA has provided numerous specific examples throughout the hearing process that lead to *Freedom to Move* to illustrate the need for regulatory reform. Willing transportation buyers and sellers must have the freedom to choose from alternatives created by innovation and competition.

We believe transportation should be considered a derived service which benefits from the economic health of its customers. The real growth opportunities for the transportation sector lie in the success of their customers in value adding and delivering of products to domestic and export markets.

Confidential contracting for both domestic and transborder traffic, competitive rate-making, and competitive access are all fundamental elements of pro-competitive regulatory reform. *Freedom to Move* is an urgently needed regulatory initiative which should be transformed into legislation as a complete package.

We believe much of the controversy about *Freedom to Move* results from apparent lack of progress on the part of the trucking industry in grasping the urgent need for regulatory reform in the trucking sector. Acceptance of rail reform appears to be considerably more advanced than trucking reform in Canada and this represents the only real threat to trucking competitiveness in the future. The CCPA strongly supports regulatory equity between all modes of transport.

I would like to review, very briefly, four key areas of *Freedom to Move* that are now the subject of serious debate.

Competitive access: The question of competitive access is very topical in the United States at the present time. The failure of the Interstate Commerce Commission to interpret the Staggers Act of 1980, in accordance with the original intent may in fact lead to mandated competitive access in the United States within the next two years. It is interesting to note that the majority of the regulatory initiatives in the United States since the Staggers Act and the Motor Carrier Act of 1980, have been related to enhancing competition. They have been initiated primarily by the shipping community. The proposed Consumer Rail Equity Act, for example, is intended to enhance rail competition by ensuring reasonable rail rates where there is an absence of effective competition.

The draft Rail Antitrust Monopoly Act is also being considered to achieve the same goal by applying antitrust concepts.

Negotiations between the railroads and the shipping groups regarding competitive access are already well advanced. By recommending competitive access, the architects of *Freedom to Move* have recognized and addressed a major deficiency which was not incorporated into the United States regulatory changes of 1980.

[Translation]

le prix du transport qui décide de la rentabilité commerciale d'une vente.

Tout au long des audiences qui ont mené à l'élaboration d'*Aller sans entraves*, notre association a fourni de nombreux exemples bien précis visant à illustrer le besoin d'instaurer une réforme dans la réglementation. Ceux qui achètent les services de transport et ceux qui les offrent doivent avoir la possibilité de choisir entre diverses solutions de rechange dictées par l'innovation et la concurrence.

D'après nous, le transport doit être considéré comme un service dérivé qui profite de la santé économique de ses clients. Les véritables possibilités de croissance du secteur des transports résident dans le succès de leurs clients à obtenir de la plus-value pour leurs produits et à livrer ces derniers sur les marchés canadiens et les marchés d'exportation.

Les contrats confidentiels accordés en vue du trafic canadien et transfrontalier, l'établissement de tarifs concurrentiels et l'accès concurrentiel sont tous des éléments fondamentaux d'une réforme de la réglementation favorisant la concurrence.

La controverse qui entoure *Aller sans entraves* résulte, semble-t-il, du fait que l'industrie du camionnage n'a pas réussi à comprendre à quel point il était urgent d'instaurer une réforme de la réglementation dans son propre secteur. On semble accepter beaucoup plus facilement au Canada la réforme du secteur des chemins de fer que celle du secteur du camionnage, et c'est justement ce qui risque de menacer la survie de ce dernier. Notre association est d'avis que tous les modes de transport devraient être soumis à la même réglementation.

J'aimerais brièvement passer en revue les quatre grandes parties du document *Aller sans entraves* qui font actuellement l'objet de nombreux débats.

L'accès concurrentiel: cette question est brûlante d'actualité aux États-Unis. Comme la *Interstate Commerce Commission* n'a pas réussi à interpréter la *Staggers Act* de 1980 conformément à l'objectif premier de la loi, cela risque d'entraîner d'office aux États-Unis l'accès concurrentiel d'ici deux ans. Il est intéressant de remarquer que la majorité des initiatives de réglementation proposées aux États-Unis depuis l'adoption de la *Staggers Act* et de la *Motor Carrier Act* de 1980 ont eu pour but de favoriser la concurrence. Ce sont d'ailleurs les expéditeurs qui en sont principalement à l'origine. En outre, le récent projet d'une *Consumer Rail Equity Act* vise à garantir des tarifs ferroviaires raisonnables, en l'absence de concurrence efficace dans l'industrie ferroviaire.

Un autre projet, la *Railroads and the Monopoly Act* vise également le même objectif par le truchement de la loi antitrust.

Les négociations entre les chemins de fer et les expéditeurs en matière d'accès concurrentiel sont déjà bien lancées. En recommandant l'accès concurrentiel, les auteurs de *Aller sans entraves* ont reconnu que les modifications de réglementation instaurées aux États-Unis en 1980 présentaient une grave lacune et ont tenté justement d'y répondre.

[Texte]

We believe regulation may be necessary to implement public policy, to control monopolies and to ensure that safety standards are developed and adhered to. In essence, pro-competitive regulation should exist to discourage the existence or evolution of monopolies. The establishment of confidential contracts and competitive rate-making may not be enough to create true intra-railway competition.

Expanded interswitching limits are a critical component in the creation of intramodal competition for shippers local to one railway. The CCPA supports the coupling of joint trackage with the expanded interswitching limits consistent with the Canadian Transport Commission review of General Order T-12. Current joint trackage arrangements between rail carriers demonstrate that the track investment compensation issue can be resolved through commercial negotiation, and this is truly consistent with the thrust of *Freedom to Move*. The evolution of proportional rates would likely be a natural outcome of such a process.

Deregulating railway costs: The CCPA supports the improvements of railway efficiency so long as safety is not compromised. Within this context, we feel that standards of safety performance should be legislated but the mechanisms of how safety standards are achieved should be left to the innovative devices of the carriers. The move to replace cabooses is one example of this.

The CCPA agrees that the railways should be able to process rail abandonment on the basis of proven economic arguments but not for anti-competitive reasons. The abandonment review process should provide for adequate notice of intent, be conducted on a localized basis and provide for expeditious decision-making.

Crown corporations in competitive markets: One of the greatest criticisms of *Freedom to Move* has been the lack of formal recommendations to ensure that Crown and private transportation corporations are competing on an equitable commercial and financial basis.

Specific legislation should be drafted to ensure that financial accountability and market conduct will be equitable for Crown and private corporations. Crown corporations should be subject to financial yardsticks that are set and evaluated perhaps by an independent party. This would ensure that transportation companies whether Crown or privately owned are subject to the same rules of competition and enjoy equitable financing opportunities. Placing of Crown corporations under the jurisdiction of the Combines Investigation Act would be one step in the right direction.

[Traduction]

• 1540

Il faudra des règlements pour mettre en vigueur une politique d'intérêt public qui puisse contrôler les monopoles et faire en sorte que les normes de sécurité sont mises au point et respectées. Au fond, des règlements incitant à la concurrence devraient pouvoir décourager l'existence ou l'évolution des monopoles. D'autre part, les contrats confidentiels et la tarification concurrentielle ne suffiront peut-être pas à créer une véritable concurrence entre les sociétés ferroviaires.

L'élargissement des limites à l'aiguillage commun constitue un facteur critique dans la création de la concurrence intramodale, surtout pour les expéditeurs n'ayant accès qu'à une seule ligne de chemin de fer. Notre association est d'accord avec l'usage commun des voies ferrées comme mesure utilisée conjointement avec l'élargissement des limites à l'aiguillage commun, conformément à la révision du décret général T-12 par la Commission canadienne des transports. Les ententes actuelles concernant l'usage commun des voies ferrées et conclues entre les transporteurs ferroviaires prouvent que la question du dédommagement pour raison d'investissements dans les voies ferrées peut être résolue par négociations commerciales, ce qui correspond à l'objectif de *Aller sans entraves*. L'évolution de tarifs proportionnels découlerait tout naturellement de ce processus.

La déréglementation des coûts de chemin de fer: notre association approuve tout projet d'amélioration de l'efficacité des chemins de fer, dans la mesure où la sécurité n'en souffre pas. Dans ce contexte, les normes régissant la sécurité devraient faire l'objet de lois, mais les mécanismes d'application des critères de sécurité devraient être laissés à l'esprit d'innovation des transporteurs. Témoin, la proposition de remplacer les wagons de queue.

Nous acceptons que les sociétés ferroviaires puissent abandonner certaines voies de chemins de fer si les arguments économiques le justifient, mais pas pour des motifs qui n'ont rien à voir avec la concurrence. Le processus de révision des propositions d'abandons devrait prévoir l'envoi préalable de l'avis d'intention et devrait être mené sur les lieux mêmes et permettre une décision rapide.

Les Sociétés de la Couronne et les marchés concurrentiels: l'une des critiques les plus souvent formulées à l'égard de *Aller sans entraves* visait le manque de recommandations officielles permettant d'assurer que les sociétés de transport privées et nationales fonctionnent sur un pied d'égalité du point de vue commercial et financier.

Il faudrait qu'une loi bien précise fasse en sorte que les sociétés nationales et les sociétés privées soient soumises aux mêmes normes d'imputabilité financière et de conduite sur les marchés. Les Sociétés de la Couronne devraient être assujetties à des repères financiers fixés et évalués par une partie indépendante, par exemple. Ainsi, les entreprises de transport, nationales ou privées, seraient assujetties aux mêmes règles de concurrence et profiteraient des mêmes possibilités de financement. En assujettissant les sociétés d'état à la Loi d'enquête sur les coalitions, le gouvernement ferait un pas dans la bonne direction.

[Text]

The use of Crown owned or sponsored enterprises as instruments of public and national policy should be reassessed and, if deemed necessary, totally separated from commercial responsibilities. In areas where the government feels it must intervene to provide transportation services in the public interest, the provision of those services should be open to competition and not thrust solely upon Crown corporations.

Crown corporations must have the 'freedom to manage' in order to improve organizational efficiency. Requirements to provide exemplary services, employment and purchasing practices should not burden Crown corporations in a way that is unfair or discriminatory in comparison to their competitors. Access to a freer transportation market in Canada must also be accomplished by freedom to lower transportation costs. This would be accomplished through intramodal and intermodal competition together with the unencumbering and commercialization of Crown corporations.

Minimum compensatory rates: The CCPA has recommended the elimination of section 276 of the Railway Act. The CCPA believes that development rates should be permitted so long as they do not take the form of predatory pricing. If the existing combines legislation is not considered sufficient or appropriate to discourage predatory pricing then a separate anti-competitive section in the legislation resulting from *Freedom to Move* may be required so that unfair transportation pricing is subject to an appeal provision.

I would like to close with just a few comments about timing and continuity of transportation regulatory reform.

Freedom to Move represents an economic reform imperative for Canada that must be pursued expeditiously to allow Canadians to compete more effectively in continental and offshore markets. We have encouraged the Minister to progress quickly as time is of the essence.

We feel it is very important that legislation which mirrors *Freedom to Move* should be concurrently developed by the provinces that have railroads under provincial jurisdiction.

It should also be noted that there is growing concern within the CCPA membership that reform of interprovincial, intraprovincial and extraprovincial economic trucking regulations are not proceeding aggressively or expeditiously enough to keep pace with the real initiatives outlined in *Freedom to Move*. These reforms should be expedited.

• 1545

We would be pleased to attempt to answer any questions you may have regarding the CCPA's views on *Freedom to Move*.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Sandford. That was fortunately a short brief, and your overview most likely could not have been any shorter because you did provide us with a longer brief earlier and that was circulated even earlier.

[Translation]

Le recours à des sociétés nationales ou parrainées par l'état en tant qu'instruments de politique publique et nationale devrait être réévalué et, au besoin, séparé complètement des responsabilités commerciales de celles-ci. En effet, lorsque le gouvernement estime qu'il doit intervenir pour offrir des services de transport qui répondent aux besoins public, ces services devraient être soumis à la concurrence et ne devraient pas être fournis uniquement par les Sociétés de la Couronne.

Celles-ci doivent avoir toute liberté de gestion afin d'améliorer le rendement de leur organisation. Ainsi, on ne devrait pas exiger d'elles qu'elles fournissent des services exemplaires ni qu'elles suivent des pratiques d'emploi et d'achat qui seraient injustes ou discriminatoires à leur égard, par rapport à leurs concurrents. L'accès au Canada à un marché du transport plus libre doit s'accompagner de la possibilité de réduire les coûts de transport en toute liberté, par la concurrence intra et intermodale, de même que par le dégrèvement et la commercialisation des Sociétés de la Couronne.

Tarifs compensatoires minimaux: notre association recommande l'élimination de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer, car elle croit que l'établissement des tarifs devrait être permis dans la mesure où il n'y a pas fixation déloyale des prix. Si la loi anticoalition actuelle ne suffit pas pour empêcher la fixation déloyale des prix, il faudrait peut-être que la loi découlant du document *Aller sans entraves* prévoit un article distinct qui permette d'interjeter appel dans le cas de prix déloyaux dans le domaine de transports.

Pour terminer, quelques observations au sujet du calendrier de la réforme de la réglementation en matière de transport et de sa continuité.

Aller sans entraves représente une réforme économique pour le Canada qu'il faut pousser de façon impérieuse afin que les Canadiens puissent concurrencer plus efficacement sur les marchés du continent et d'outre-mer. Nous avons encouragé le ministre à faire mûrir cette réforme le plus rapidement possible, puisque tout retard pourrait être nuisible.

En outre, il est urgent que les provinces qui ont compétence en matière de chemins de fer élaborent de leur côté une loi qui reflète provincialement les propositions de *Aller sans entraves*.

Nos membres s'inquiètent également de la probabilité que la réforme des règlements économiques interprovinciaux, intraprovinciaux et extraprovinciaux en matière de camionnage ne suivent pas aussi rapidement ni aussi fermement les initiatives proposées dans *Aller sans entraves*. Ces réformes devraient être entreprises de façon expéditive.

Nous serons heureux de répondre à vos questions au sujet de la position de notre association en ce qui concerne *Aller sans entraves*.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sandford. Votre déclaration était aussi brève que possible, étant donné que vous nous avez fait parvenir plus tôt un mémoire beaucoup plus détaillé que nous avons fait circuler.

[Texte]

I call upon Mr. Benjamin as the first examiner. We have five witnesses this afternoon, and colleagues, and I am hoping we may be through this part of the exercise by 6 p.m.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman and gentlemen, you talk about the improvements of railway efficiencies as long as safety is not compromised, and then you feel that standards of safety performance should be legislated but the mechanisms of how safety standards are achieved should be left to the innovated devices of the carriers. Have you ever worked on a railroad or for a trucking company?

Mr. Goffin: I have not. I am not sure if Mr. Sandford has.

Mr. Sandford: I have not been employed by a carrier.

Mr. Goffin: However, I might point out that this concept is something we are very familiar with in our industry; in fact, it is something we asked for ourselves in occupational health and safety legislation and it is something that the regulators in those areas, I think, are comfortable with, too. For example, in the occupational health and safety area, which I think mirrors what the railways have asked for, we asked the regulators to set a standard of safety, perhaps a workplace exposure limit, and give us some guidelines on how to meet that. But do not put us in a strait-jacket on how we have to meet that limit. If you do that, you will probably force us into inefficient means to achieve that. I think you will find it is something that works well in the occupational health and safety area, and it is nothing new.

Mr. Benjamin: I am not talking about safety boots and steel helmets; I am talking about railway cars and aircraft and ships, trucks and trailers. Surely your association must be aware that about 6,000 tankcars had to be ordered off the tracks because they were unsafe, because it had been left to the tender mercies of the railroads to decide how safe their equipment was. Surely you are aware of the total inadequacy of inspection services and enforcement of the present regulations, let alone any new ones. We get assurances from the government that there will be no compromise on safety, and leave it to the carriers to do it. Now, do you really believe they are not going to cut corners in the face of fierce competition and rate cutting and what not, that they are not going to cut every corner they can? Do you believe they are not going to do that?

Mr. Sandford: I do not think that in fact is the question, and that may have misdirected your response. First of all, what people are saying is that there must be regulations for safety, and no one is suggesting that those regulations be compromised in any way whatsoever. In fact, responsible industries will go a long way towards being self-regulated. Members of the Canadian Chemical Producers' Association are obligated, as part of their membership, to adopt responsible care provisions, which we hold very seriously in respect to overall safety performance.

[Traduction]

M. Benjamin sera le premier intervenant. Comme nous recevons cinq groupes de témoins cet après-midi, j'espère que nous pourrions lever la séance à dix-huit heures.

M. Benjamin: Monsieur le président, messieurs les témoins, vous parlez d'abord d'améliorer le rendement des chemins de fer, sans que la sécurité en souffre pour autant; vous poursuivez ensuite en nous demandant de légiférer ces normes de sécurité, mais de laisser à l'esprit d'initiative des transporteurs la mise en vigueur de ces mécanismes de sécurité. Avez-vous déjà travaillé pour une compagnie de chemin de fer ou une compagnie de camionnage?

M. Goffin: Moi, Non. Quant à M. Sandford, je l'ignore.

M. Sandford: Je n'ai jamais été à l'emploi d'un transporteur.

M. Goffin: Permettez-moi de vous faire remarquer que cette notion est bien connue de notre industrie; en fait, nous avons demandé nous-mêmes d'être assujettis à la Loi sur la santé et la sécurité au travail, et il semble que les organes de réglementation soient eux aussi tout à fait en faveur de cette idée. Dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail, par exemple, domaine qui reflète bien les demandes des chemins de fer, nous avons demandé nous-mêmes aux organes de réglementation de fixer des normes de sécurité, comme par exemple la limite d'exposition sur les lieux du travail, et de nous donner des lignes directrices sur la meilleure façon pour nous de les respecter. Mais, de grâce, ne nous liez pas les mains en nous imposant la façon de respecter ces limites, ce qui nous forcerait peut-être à adopter des moyens inefficaces pour y arriver. Les normes de santé et de sécurité au travail, voyez-vous, donnent de très bons résultats, et il n'y a rien de nouveau à cela.

M. Benjamin: Je ne parle pas de bottes et de casques de sécurité; je parle de wagons, d'avions, de navires, de camions et de remorques. Votre association sait sans nul doute que quelque 6,000 wagons réservoirs ont été retirés des voies ferrées, pour raison sécurité, tout simplement parce qu'il revenait aux compagnies de chemins de fer elles-mêmes de décider si leur équipement était sécuritaire ou non. Vous êtes certainement au courant de la piètre qualité des services d'inspection et de la mauvaise application des règlements actuels, sans parler des nouveaux règlements. Le gouvernement nous assure qu'il ne fera aucun compromis en matière de sécurité, mais qu'il en laissera l'application aux transporteurs eux-mêmes. Comment pouvez-vous être réellement convaincus que ces derniers ne chercheront pas à contourner les règlements devant une concurrence trop vive ou devant une diminution des tarifs? Comment pouvez-vous en être sûrs?

M. Sandford: Je pense que vous avez mal compris la question, ce qui explique sans doute votre réaction. Tout d'abord, nous exigeons tous l'instauration de règlements en matière de sécurité, et personne ne songerait à faire quelque compromis que ce soit. En fait, les industries sérieuses feront tout pour s'auto-réglementer. Les membres de l'association canadienne des fabricants de produits chimiques sont obligés, en tant que membres de l'association, d'adopter des dispositions sérieuses de sécurité et de soins, dispositions avec lesquelles nous refusons de transiger en ce qui concerne le rendement général de la sécurité.

[Text]

As far as the railways are concerned with respect to the movement of chemicals, obviously many of the chemicals that are moved in Canada are moved in tankcars, and those tankcars are subject to the regulation of the industry because the railway is not in a situation to provide tankcars; they only provide non-specialty equipment.

So I would say the safety record of the industry will stand for itself. We try very hard to move toward self-regulation and we try very hard not to suggest that regulations be compromised. Under the new dangerous goods regulations that currently exist in Canada, the CCPA has been instrumental in the development of those regulations and has successfully implemented them. We are not suggesting in any way that the government stop or reduce the actual monitoring of how well those regulations are being enforced; in fact, we want those regulations enforced as much as everyone and we want them enforced uniformly across the industry.

Mr. Benjamin: You would support a substantial upgrading in the number of qualified experienced inspectors in each mode of transportation, and of course, they would be responsible for enforcement, not the carriers.

Mr. Sandford: ... enforcement whatsoever. In fact, if people want to enforce the regulations, let us do it; let us see who is meeting them, and let us ensure the people are for the safety of the public.

• 1550

Mr. Benjamin: —an argument with \$10 million or \$20 million extra in the estimates next spring for ... They asked for 38 more inspectors and got six or eight. They are desperately short in every mode of transportation, so you would go along with that, even though it means you might have to pay a few bucks more taxes?

Mr. Sandford: As a Canadian and as a member of the chemical industry, I say the regulations are there. Hopefully, industry will meet them on a voluntary basis such that when they are audited with respect to them, they will meet them and if they do not, they are responsible for the penalties associated with that. But if the Government of Canada feels they need to inspect more frequently to insure they have a better feeling for how well it is being done, then that is fine, I think; we are willing to accept that audit.

Mr. Benjamin: You feel in the present regime, we do not need more inspectors? You do not need more inspection?

Mr. Sandford: I am not in a position to really make a comment as to the number of inspectors we have, relative to what needs to be inspected. I am saying the rules are out there, we are trying very hard to reach them and I am sure if anyone wants to audit us on that, we are willing to accept the results of that audit.

Mr. Goffin: I think with the implementation of the Transportation of Dangerous Goods Regulations, the number of inspectors is being increased and it is something we would like to see justified and the estimates put forward by Transport

[Translation]

En ce qui concerne le transport des produits chimiques par chemin de fer, il est évident que la plupart de ces produits sont transportés dans des wagons citernes; or, au Canada, ces derniers sont assujettis aux règlements que s'impose notre propre industrie, étant donné que les chemins de fer ne sont pas en mesure de fournir ces réservoirs puisqu'ils ne fournissent que l'équipement non spécialisé.

Or, notre dossier de sécurité parle de lui-même. Nous tentons le plus possible de nous réglementer nous-mêmes, sans faire de compromis. Notre association a d'ailleurs participé activement à l'élaboration des nouveaux règlements régissant le transport des marchandises dangereuses au Canada, et les a mis en vigueur avec succès. Il n'est pas question de demander au gouvernement de cesser sa surveillance de l'application des règlements ni de la réduire; en fait, nous voulons tout autant que n'importe qui que ces règlements soient appliqués uniformément dans tout notre secteur.

M. Benjamin: Seriez-vous en faveur d'une augmentation substantielle du nombre d'inspecteurs qualifiés dans chaque mode de transport? Bien sûr, ce seraient eux qui s'occuperaient de l'application des règlements, pas les transporteurs.

M. Sandford: ... de l'application des règlements. Si nos membres veulent appliquer eux-mêmes les règlements, qu'on les laisse; qu'on laisse aussi notre association constater qui respecte les règlements et prouver que nos membres visent eux aussi la sécurité du public.

M. Benjamin: ... un crédit supplémentaire de 10 ou 20 millions de dollars pour le printemps prochain ... Ils avaient demandé 38 inspecteurs supplémentaires et n'en ont eu que six ou huit. Ils souffrent d'une grave pénurie, pour tous les modes de transports, mais vous seriez prêts à accepter cela, même si vos taxes augmentaient d'autant?

M. Sandford: En tant que Canadien et en tant que représentant de l'industrie des produits chimiques, j'espère que nos membres respecteront volontairement ces règlements, faute de quoi, ils devront en subir les conséquences. Cependant, si le gouvernement du Canada juge bon d'imposer des inspections plus fréquentes, afin de mieux savoir ce qui se passe, je n'ai rien à redire à cela, et nous sommes prêts à accepter ces vérifications.

M. Benjamin: Vous estimez qu'actuellement nous n'avons pas besoin d'inspecteurs supplémentaires?

M. Sandford: Je ne suis pas en mesure de vous dire si le nombre actuel d'inspecteurs est suffisant ou non par rapport aux besoins. Je dis simplement que des règlements ont été établis et que nous faisons tout notre possible pour les respecter, de sorte que nous sommes prêts à accepter les résultats d'une vérification éventuelle.

M. Goffin: Je crois qu'avec l'entrée en vigueur des règlements sur le transport des produits dangereux, le nombre d'inspecteurs va être augmenté; nous aimerions que cette augmentation soit justifiée dans les budgets du ministère des

[Texte]

Canada or the CTC. If they are justified, that is something we can accept.

Mr. Benjamin: When you are talking about Crown corporations in competitive markets, you want to be ensured that Crown and private transportation companies are competing on an equitable commercial and financial basis.

Surely you are aware that both CN and CP, Air Canada, CP Air use the same accounting methods, use the same financing techniques. Neither of the two Crown corporations has had any access to government funds for over eight years. They have been told as a matter of government policy—and it is still in place—they have to generate their own resources and they have to compete and they have to make money. Are they not competing on an equitable commercial and financial basis?

The Chairman: I am sorry, Mr. Benjamin, you were not here in the witness room yesterday when Terra Nova and CN for the Newfoundland government and other Newfoundland witnesses came very strong on whether CN was competing or not on an equitable basis. But you put your question, which is your historic . . .

Mr. Benjamin: That is right.

The Chairman: —question, but you never let the witness . . .

Mr. Benjamin: I do not know what the editorial comment is for.

The Chairman: You never let the witness know that CN, as you well know—which is why your question is misleading—it has recapitalized three times, twice in your term. One term is while you have been a member.

Mr. Benjamin: For the last eight years.

The Chairman: Oh the last . . . !

Mr. Benjamin: They have had to operate exactly the same as CP and . . .

The Chairman: They have built it up and then they come to government.

Mr. Benjamin: —you know that. You know that. Anyway, your editorial comment was not requested, asked for or needed!

The Chairman: I never find where your question, or your historical question in this case, helps—

Mr. Benjamin: That is not your problem.

The Chairman: Well I just . . .

Mr. Benjamin: I am using up the time I am allotted in the way I see fit. Thank you.

The Chairman: Well, you are usually more fit than this.

Mr. Benjamin: Now, what about your assertion . . . It is implied in your paper that there is not competition on an equitable commercial and financial basis in light of what has been going on for the last number of years.

Mr. Sandford: Well, Mr. Benjamin, I think what we are trying to say is that people who are going to compete in the marketplace should compete on an equitable basis. It is not up

[Traduction]

transports ou de la CCT. Si cette augmentation est justifiée, nous sommes prêts à l'accepter.

M. Benjamin: Au sujet des sociétés d'État desservant un marché concurrentiel, vous estimez qu'elles devraient être considérées sur le même pied que les sociétés de transport privées sur les plans commercial et financier.

Vous savez sans doute que le CN, le CP, Air Canada et CP Air utilisent les mêmes méthodes de comptabilité et les mêmes techniques de financement. Aucune des deux sociétés d'État n'a reçu de fonds du gouvernement depuis plus de huit ans, car celui-ci les a obligées, et les oblige encore, à s'autofinancer et à faire face à la concurrence pour être rentable. Elles sont donc traitées sur un pied d'égalité, ne croyez-vous pas?

Le président: Je m'excuse, monsieur Benjamin, mais vous n'étiez pas là hier lorsque des représentants de Terre-Neuve nous ont démontré avec véhémence que le CN bénéficiait davantage face à ces concurrents. Vous revenez toujours sur cette question . . .

M. Benjamin: C'est exact.

Le président: . . . mais vous ne laissez jamais le témoin . . .

M. Benjamin: Je ne comprend toujours pas à qui s'adresse ces observations.

Le président: Vous vous gardez bien de dire au témoin que, depuis que vous êtes député, le CN a procédé à trois refontes de capital, ou deux, je ne sais plus.

M. Benjamin: Depuis huit ans.

Le président: La dernière . . . !

M. Benjamin: Le CN a été assujéti aux mêmes règlements et aux mêmes contraintes que le CP . . .

Le président: Le CN accumule et, ensuite, il s'adresse au gouvernement.

M. Benjamin: . . . vous le savez parfaitement. Par conséquent, vos observations sont tout à fait intempestives!

Le président: Je n'arrive jamais à comprendre en quoi ce genre de questions contribue . . .

M. Benjamin: Ce n'est pas votre problème.

Le président: Je voulais simplement . . .

M. Benjamin: J'utilise le temps qui m'est alloué de la façon qui me paraît la meilleure. Merci.

Le président: Généralement, vous êtes meilleur que cela.

M. Benjamin: Revenons-en à ce que vous disiez . . . Selon votre mémoire, la concurrence n'est pas équitable sur les plans commercial et financier et ce, depuis plusieurs années.

M. Sandford: Monsieur Benjamin, nous estimons tout simplement que ceux qui veulent faire face à la concurrence devrait le faire sur une base équitable. Ce n'est pas à notre

[Text]

to the Canadian Chemical Producers' Association to do a financial analysis to determine whether or not that is in fact the case.

All we are saying is, in a free market, that should be the situation if other railways take the position that there are—in fact, presented evidence to the position that there is a difficulty there. We are only asking from our viewpoint, as people who are in the marketplace, to try and put these people on an equitable basis so there is no concern in that particular area.

I might add at the same time, Mr. Benjamin, we have tried very hard also to look at it from CN's perspective. I think CN could put forward some fairly significant arguments that they are overencumbered with respect to their competition, who are not obligated to provide many of the services or provide exemplary services that they are.

We have tried in our position to put forward a fairly balanced view that from one railway's perspective, obviously, and from ours, there should be an equitable situation for the financial positioning of those companies. But on the other hand, those companies under Crown corporations should not be encumbered in a way which disadvantages them from being able to compete in the marketplace. So we tried to present a balanced argument.

Mr. Benjamin: Does your association have any evidence of any unfair commercial or financial advantage that either the public or the private corporation, railway or airline has? Do you have any evidence you can give us?

• 1555

Mr. Sandford: No, I do not think we are in a position to provide you with specific evidence, and the reason for that is we have not undertaken to develop it.

Mr. Belsher: I notice in your briefs that the trucking industry is very important to the movement of chemicals. That is in the brief you mailed in. Then in your paper today you also say you do not see interprovincial differences disappearing fast enough. Do you think in our act we should be trying to take back the licensing, or recouping the power, that was given to the provinces a few years ago, for this very reason?

Mr. Sandford: I would say first of all that we are in a continental business. We are looking for equity between the modes. We are a bit perplexed and concerned that the trucking industry has not accepted that this is the way it is happening in most areas in North America; that deregulation has taken place. My concern is the speed with which they are embarking on trying to deregulate their industry in such a way that it does not put them into competitive disadvantage with the railways. That is the real concern we have.

So we would say whatever action is needed should be taken to expedite the regulatory reform of the trucking sector in the same way as has been outlined in *Freedom to Move*. If that requires that the jurisdiction be changed back to the federal domain, such that those things could be done, I would hope it

[Translation]

Association de faire les analyses nécessaires pour déterminer si c'est le cas ou non.

Nous prétendons tout simplement que, dans un système de libre concurrence, tous les protagonistes devraient être assujettis aux mêmes contraintes. Nous vous demandons tout simplement de faire en sorte que ces sociétés de chemin de fer n'aient pas un traitement de faveur.

Nous avons par ailleurs essayé de comprendre la situation du CN; cette société prétend notamment que ces concurrents ne sont pas obligés d'assurer les nombreux services qu'elle est obligé de fournir, et ce, selon des normes rigoureuses.

Dans notre mémoire, nous avons essayé de trouver un juste équilibre entre les arguments de la société de chemin de fer et les nôtres, et nous estimons qu'un tel équilibre devrait se refléter dans la situation financière de ces sociétés. Par ailleurs, cependant, les sociétés d'État ne devraient pas être assujetties à des contraintes qui les désavantagent face à leurs concurrents. Nous avons donc essayé de trouver un juste équilibre.

M. Benjamin: Votre association fournit-elle la preuve d'avantages commerciaux ou financiers injustes que détendraient des sociétés publiques ou privées, que ce soit des sociétés de chemin de fer ou des compagnies aériennes?

M. Sandford: Non, nous ne sommes pas en mesure de vous fournir ces preuves pour la bonne raison que nous ne les avons pas cherchées.

M. Belsher: Vos mémoires nous montrent que l'industrie du camionnage joue un rôle très important dans le transport des produits chimiques. Je veux parler du mémoire que vous nous avez fait parvenir à l'avance. Dans votre document d'aujourd'hui, vous dites également que les disparités interprovinciales ne disparaissent pas assez vite. Devrions-nous, dans notre projet de loi, essayer de reprendre le contrôle de l'octroi des permis, contrôle qui avait été transféré aux provinces il y a quelques années, justement pour cette raison?

M. Sandford: Permettez-moi de vous dire tout d'abord que notre branche d'activités s'étend à tout le continent nord-américain. Nous recherchons donc une certaine équité entre les différents modes de transport. Nous sommes un peu surpris que l'industrie du camionnage n'ait pas encore accepté cet état de chose, à savoir la déréglementation, étant donné que ce processus est en cours aux États-Unis. Je ne voudrais pas que l'industrie du camionnage entreprenne sa déréglementation à un rythme tel qu'elle se retrouvera dans une mauvaise position pour faire face à la concurrence des chemins de fer.

Donc, quelles que soient les mesures qui seront prises, il faut avant tout accélérer le processus de réglementation du secteur du camionnage, ainsi que le prévoit le document intitulé «Aller sans entraves». S'il faut pour cela que le gouvernement fédéral en récupère la responsabilité, il serait souhaitable que cela se

[Texte]

would be done through a consultative, collaborative process. But if it cannot, then we would encourage you to take those steps.

Mr. Belsher: I notice you do touch on the confidential contract, but you are not sure that is going to be a sufficient means of generating true competitiveness in the rail situation. Yet the truckers are telling us, hey, do not let them do that, because they are going to gobble us up. So we are hearing from two different sides. Where does your industry fit in on that?

Mr. Sandford: First of all, we feel confidentiality overall, whether it be in rail or truck, is very important. It happens in the free marketplace in the vast majority of cases. This is only one of the few instances where it does not take place. There is overwhelming evidence that that is a normal business practice; not to be pushing your commercial transactions with your customers.

So I would say we support confidentiality. We say it is extremely important. We have tried to put that forward in the form of a number of examples, because we feel that in the marketplace, where everyone's transaction is published, it actually inhibits the innovative alternatives that can be developed; and we have examples to illustrate that.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Gentlemen, we have travelled across Canada and we have had many pros and cons on *Freedom to Move*. I would like to throw out a statement, and I would just ask you to comment on it.

It has been said that perhaps *Freedom to Move*—increased competition—is good for central Canada, and the extremities of the country will be the big payers in the long run. Secondly, it has been stated that perhaps we are moving too fast on *Freedom to Move*. Could you give us your comments, since you are based in central Canada, on what you think the effects of *Freedom to Move* could be in the extremities, either east or west?

Mr. Sandford: That is an excellent question. I know as a Canadian you have to be concerned about certain areas of the country that do not have the population density that others do. On the other hand, I would say that in North America in general that has not proven to be the case; that isolated areas would necessarily result in less service. Usually what happens is you have different service, and that certainly has been the case in the United States in the airline industry, for example, where entrepreneurs come in and actually fill a need if it exists.

If there are situations where you have a public interest at stake, the point we are trying to make is that should be addressed by the Canadian people. The key thing is to ensure that it is done in such a way that it does not result in heavy cross-subsidization and cause encumbrances on other parts of the industry.

So I do agree we may have to address certain regional disparities in the way we approach subsidization because of particular political issues. But let us clearly separate those from the commercial aspects of how we conduct business,

[Traduction]

fasse avec les consultations nécessaires, mais si cela n'est pas possible, nous vous encourageons de toute façon à prendre ces mesures.

M. Belsher: Vous avez parlé du contrat confidentiel, mais vous n'êtes pas sûr que cela suffise à intensifier la concurrence en ce qui concerne les transports par voie ferrée. Les camionneurs nous disent pourtant de ne pas laisser faire ces sociétés de chemins de fer, car elles risquent de les absorber. Nous avons donc deux sons de cloche. Qu'en pensez-vous, vous?

M. Sandford: Nous estimons que le principe du contrat confidentiel, que ce soit dans les chemins de fer ou dans le camionnage, est extrêmement important. C'est un phénomène très fréquent, dans une situation de libre concurrence. Vous avez parlé de l'un des rares cas où cela ne se produit pas. Tout nous porte à croire qu'il s'agit là d'une pratique commerciale tout à fait normale, car il ne faut pas divulguer toutes vos transactions à vos clients.

Nous appuyons donc le principe du contrat confidentiel, car nous l'estimons extrêmement important. Nous vous le prouvons par toute une série d'exemples, car en nous obligeant à divulguer toutes les transactions, on étoufferait notre capacité de trouver d'autres options innovatrices. Nous avons des exemples pour le prouver.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Messieurs, nous avons voyagé dans tout le Canada et avons entendu beaucoup d'arguments pour et contre le document intitulé «Aller sans entraves». Que pensez-vous de ce qui suit?

D'aucuns prétendent que «Aller sans entraves», qui va accroître la concurrence, va profiter aux régions du centre du Canada, au détriment, à la longue, des extrémités du pays. Certains affirment d'autre part que nous allons trop vite. Étant donné que vous venez du centre du Canada, quelles conséquences «Aller sans entraves» aura à votre avis sur les régions extrêmes du pays, que ce soit l'est ou l'ouest?

M. Sandford: C'est une question très judicieuse. En tant que Canadiens, nous devons nous intéresser aux régions du pays dont la population est moins dense qu'ailleurs. Par ailleurs, l'expérience nous montre qu'en Amérique du Nord, les régions isolées ne sont pas nécessairement lésées au niveau des services. Généralement, on leur offre un service différent, et c'est ce qui se passe aux États-Unis dans le secteur des transports aériens, par exemple, où des compagnies sont prêtes à répondre aux besoins existants.

Si, dans certains cas, l'intérêt public est en jeu, il faut que les responsables interviennent, mais pas à coups de subventions considérables qui nuisent aux autres secteurs de l'industrie.

Donc, ces disparités régionales, lorsqu'elles existent, peuvent être atténuées grâce à des subventions. Mais il faut nettement distinguer ces cas-là des situations commerciales ordinaires, car sinon, nous risquons de nous retrouver dans une situation

[Text]

because if we do not, we run the risk of running into a situation where we have some fairly uneconomic industries as a result of how we over-encumber them.

• 1600

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much Mr. Chairman.

Mr. Reid: There are two comments which raise the question in my mind. First, you point out that you are in the continental business, and I am cognizant of the fact that you describe yourselves as Canadian chemical producers. And then on the first page you indicate that pricing is predicated by Gulf Coast clearing prices, whatever. This leads me to believe that much of your chemicals may be produced for transportation delivery from somewhere in the Gulf Coast area to a destination point. Would that then lead you to the use of a more or less single carrier from the Gulf Coast originating point to destination?

Mr. Sandford: Mr. Reid, again this is very important concept to understand. I think it is an excellent question, because most people do not understand the importance of the Gulf Coast in setting chemical prices in North America. The chemical industry itself, and in fact to a large extent the energy industry, who actually result in the feedstock being used by chemical manufacturers, is a continental business. Products that move not necessarily out of the Gulf but out of Alberta, and out of petrochemical plants in the Sarnia valley, the actual price of those products is based upon the clearing house price from the Gulf.

Those products that move from the Gulf have access up into the heavily industrialized portions of the United States by a number of different methods. They can go up the Mississippi River by barge, which has to a large extent an influence on the price of other modes taken because of the low cost of marine transportation. We can actually move chemicals from the Gulf Coast as far up as Cincinnati and Huntington, Indiana, by pipeline; and of course, we can also move them by rail and by truck.

So what happens is that the products moving into the heavily industrialized areas of the United States—the chemicals—are priced based on the Gulf Coast clearing price plus transportation to that location. Therefore, since your products do not necessarily enter into Canada from the Gulf Coast, even though there are some that do, you have to end up meeting the price delivered into the marketplace from the Gulf. So all of our chemicals in North America that are primarily petrochemical based, rather than inorganic chemicals, are driven off a clearing house price in the Gulf. And that is a world trading centre, which is influenced by Rotterdam or other locations.

Mr. Reid: Do you then see, as a result of this deregulation paper process and the deregulation on the American side as well, a fewer number of carriers, or the utilization by your people of a fewer number of carriers that will transport from

[Translation]

telle que certains secteurs industriels perdront toute rentabilité à cause de notre intervention excessive.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Reid: J'aimerais faire deux observations. Tout d'abord, vous avez dit que votre branche d'activité s'étendait sur tout le continent nord-américain, mais je sais que votre association regroupe des producteurs canadiens de produits chimiques. À la première page, vous dites que les prix sont déterminés en fonction des prix de compensation sur le Golfe. Dois-je donc conclure que la majeure partie de votre production se fait dans la région du Golfe, et qu'elle est expédiée à partir de là? Dans ces conditions, faites-vous plus ou moins appel à un seul transporteur à partir du Golfe jusqu'à votre point de destination?

M. Sandford: Monsieur Reid, vous abordez une question très importante. La plupart des gens sous-estiment le rôle de la région du Golfe dans la fixation des prix des produits chimiques en Amérique du Nord. L'industrie chimique, et dans une large mesure l'industrie énergétique, dont le produit sert aux fabricants de produits chimiques, est d'envergure continentale. Le prix des produits expédiés à partir de l'Alberta et des usines pétro-chimiques de la vallée de Sarnia est calculé en fonction du prix de compensation du Golfe.

Les produits expédiés à partir du Golfe sont acheminés vers les régions très industrialisées des États-Unis, et ce, par des modes de transport différents. Ainsi, ils peuvent être transportés par péniche, le long du Mississippi, et ce mode de transport, très bon marché, infléchit considérablement les tarifs des autres modes. Nous pouvons également faire transporter les produits chimiques à partir du Golfe jusqu'à Cincinnati et Huntington, dans l'Indiana, par pipeline; bien sûr, nous pouvons également faire appel à des sociétés de chemin de fer ou à des sociétés de camionnage.

Le prix des produits chimiques acheminés vers les régions très industrialisées des États-Unis est calculé en fonction du prix de compensation sur le Golfe, auquel on ajoute les frais de transport. En conséquence, étant donné que vos produits n'entrent pas forcément au Canada à partir du Golfe, bien que ce soit le cas pour certains, vous êtes quand même obligés de respecter le prix calculé à partir du Golfe pour votre produit une fois livré. Par conséquent, tous les produits chimiques fabriqués en Amérique du Nord, essentiellement à base pétrochimique et non pas inorganique, sont vendus au prix de compensation sur le Golfe. Il s'agit là d'une bourse internationale, qui est influencée par Rotterdam et d'autres villes de ce genre.

M. Reid: Pensez-vous que la déréglementation diminuera le nombre de transporteurs ou que les membres de votre association utiliseront moins de transporteurs différents pour acheminer leurs produits à partir du Golfe jusqu'à leur lieu de

[Texte]

that Gulf point of origin to destination, perhaps even using carriers such as railway cars of your own?

Mr. Sandford: That is hard to say whether or not there will be an actual rationalization. I have heard arguments put forward by some other people I might want to quote, who have provided excellent information that indicates there would not be a major rationalization of, say, the Canadian trucking industry or the rail industry as a result of a greater intergration regulatorily between Canada and the United States.

I think one of the problems we have is the freedom to choose between different carriers, and whether that leads to rationalization, I am not sure. The evidence seems to indicate elsewhere that is not going to be the case; and there is the fact that our market is relatively small for Americans to come into Canada when you consider the size of their market. The real opportunities that exist by uniform regulatory reform is not a major influx of Americans into Canada to grab the Canadian market, it is more freeing up the opportunities for Canadians to go into the United States. You can look at companies like Trimac in Canada who have embarked upon a continental trucking strategy where Canadians are in fact buying companies in the United States to develop themselves to be more integrated on a continental basis.

Mr. Reid: A short one, and it is a rather important one to myself, Mr. Chairman.

I would have felt that the rationalization would have resulted in a greater number of American carriers, simply because they originate in the Gulf Coast area.

• 1605

I come down to my next question, which is somewhat related to the question asked by Mr. Benjamin. It is very easy for us, if we emphasize safety is not negotiable, and we are going to set a standard of safety regulation with respect to all modes of transport. These can be co-ordinated quite readily with the American aspect of safety regulations, so that they are co-ordinated and are standard. Since you make reference to it in your paper, there must have been some regulatory inequity in the first place to lead you to an expression that there should be a regulatory equity in all modes of transport. Do you see a rationalization which will result in your using one mode of transport over another? I am talking particularly by rail or by truck, and even to destination points in Canada which may not... you can change the design of your truck for that purpose, for a volume product. I am just trying to find out what modes of transport you will use and the kind of transport in the future.

Mr. Sandford: I think the question is really around a modal shift as a result of deregulation, something of that nature. As you know, we are now moving about 65% of our products by rail, about 35% by truck and about 5% by vessel. I think it depends upon whether or not the deregulation takes place at pretty close to the same time. I think there are lots of opportunities for a growth in the trucking industry, because there is

[Traduction]

destination, et même qu'ils utiliseront leurs propres wagons de chemin de fer?

M. Sandford: Il est difficile de dire dans quelle mesure la déréglementation entraînera la rationalisation des opérations. D'aucuns prétendent que la déréglementation n'entraînera pas de rationalisation d'importance, tout au moins pas dans l'industrie canadienne du camionnage ou dans les transports par voie ferrée.

Nous aurons alors la liberté de choisir entre plusieurs transporteurs, mais je ne sais pas si cela favorisera la rationalisation des opérations. Les expériences réalisées ailleurs ne semblent pas le prouver. De plus, il ne faut pas oublier que notre marché est relativement petit comparé au marché américain. Par conséquent, une déréglementation uniforme dans les deux pays n'encouragera pas les Américains à venir exploiter les marchés canadiens, mais plutôt l'inverse. Des sociétés comme Trimac, au Canada, se sont lancées dans une stratégie de camionnage à l'échelle continentale, où des Canadiens achètent des sociétés aux États-Unis pour développer et intégrer leurs activités au niveau continental.

M. Reid: Permettez-moi de poser une dernière question, monsieur le président, car c'est important pour moi.

Je croyais que la rationalisation des opérations vous aurait conduits à utiliser un plus grand nombre de transporteurs américains, simplement parce qu'ils se trouvent dans la région du Golfe.

J'en arrive maintenant à ma question suivante, qui nous ramène un peu à celle qu'a posée M. Benjamin. Nous allons bien insister sur la sécurité de tous les modes de transport, car nous estimons que cette question n'est pas négociable. Les règlements en matière de sécurité pourraient être facilement coordonnés aux règlements américains équivalents, de sorte qu'ils deviendront la norme. D'après ce que vous dites dans votre mémoire, il devait y avoir, au départ, certaines injustices sur le plan de la réglementation puisque vous en arrivez à dire que la réglementation devrait être équitable pour tous les modes de transport. Pensez-vous que la rationalisation qui en résultera vous amènera à privilégier un mode de transport par rapport à un autre? Par exemple, le chemin de fer, le camion, etc? Même pour acheminer vos produits à des lieux de destination au Canada qui ne sont peut-être pas... par exemple, vous pouvez fort bien faire construire un camion capable de transporter de grandes quantités de votre produit. Je cherche simplement à savoir quel moyen de transport vous utiliserez de préférence, après la déréglementation,

M. Sandford: Vous me demandez si la déréglementation nous amènera deux types de transporteurs. A l'heure actuelle, 65 p. 100 de nos produits sont acheminés par voie ferrée, environ 35 p. 100 par camion et 5 p. 100 par bateau. La question qui se pose, c'est de savoir si la déréglementation se fera partout à la même date. L'industrie du camionnage présente un potentiel d'expansion considérable en cas de

[Text]

lots more freedom to choose in the trucking industry, if you deregulated it. That is, at the present time, entry into the trucking industry is very difficult and therefore you do not have as many choices to make, and therefore you cannot create as many competitive alternatives. I think if you opened up the trucking industry you might see a fairly large migration toward trucking as opposed to what you currently see, because access is so difficult in the trucking industry. As far as the rail is concerned, I think you might see a reduction in the cost of rail, if you were to put together competitive mechanisms that would force the railways to remove some of their uneconomic cost infrastructures and make themselves more competitive.

I would think it would depend on the degree of regulation in each sector. I think there is lots of opportunity for the trucking industry to grow in Canada and in North America, because it seems very heavily overly regulated at the present time, at a time when it has some natural things about it that should make it more competitive. For example, they do not have to drive trucks along rail lines. In the trucking side of things, they do not have as many of the inhibitions that are in the rail industry. I would expect the trucking industry to grow if it is deregulated. As far as rail is concerned, they are going to have to embark upon some very pro-competitive initiatives to get rail costs down in Canada. That would probably be brought about more so if you were to embark upon competitive access than if you were just to embark upon competitive rate-making and confidential contracts. Competitive access is really the thing which is going to bring about a lower cost railway in Canada, because it is going to put pressure on their cost.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. I think, Mr. Mantha, you have a supplementary that may be almost relevant.

Mr. Mantha: I just want to go back to Mr. Ross, one of our members. We have talked so much about unification across the country. Where possibly there is a north and south transportation, where if we cannot get all our provinces unified, what we are talking about is trucking from the north going through all the lower part of the United States to get up into Canada and maybe come out at Windsor some place. Mr. Chairman, maybe you can answer me that. Are we going to be making strong recommendations on this for some kind of a unification? Either the federal government takes it over, or possibly the provinces could go like a fuel tax or a road tax.

The Chairman: It is a good point. I am not going to answer the question because this is what the committee is going to answer when we go behind closed doors. With the members here now—Mr. Benjamin and Mr. Angus, I want to make sure you hear this—because in view of what Mr. Mantha asked the chairman in a roundabout way, in asking the witness a question, hopefully tomorrow at 3.30 p.m. we will have one witness. We have re-organized the schedule a little. There have been many more people who wanted to be heard. We could not accept them all. There may be some problems. In any event, tomorrow afternoon at 3.30, after a witness who I think will be relatively short, I hope to have us go behind closed doors with staff and for the first time go around the table and get the views of members on that aspect, Mr. Mantha, and many

[Translation]

déréglementation, car à l'heure actuelle, il est très difficile de lancer une entreprise de camionnage, de sorte que les choix sont très limités. En conséquence, il n'y a pas beaucoup de concurrence. Avec la déréglementation, l'industrie du camionnage risque donc de se diversifier et, par conséquent, un grand nombre de producteurs se tourneront peut-être vers cette industrie par opposition aux autres modes de transport. En ce qui concerne les transports ferroviaires, il se peut que les tarifs diminuent, à condition que les mécanismes de la concurrence obligent les sociétés de chemin de fer à se débarrasser de leurs infrastructures non rentables et à devenir plus compétitives.

Tout dépend donc du niveau de réglementation que vous conserverez dans chaque secteur. L'industrie du camionnage présente un potentiel d'expansion considérable au Canada et en Amérique du Nord, car à l'heure actuelle, elle est beaucoup trop réglementée, alors que ses caractéristiques naturelles devraient en faire un mode de transport beaucoup plus compétitif. Par exemple, les camions ne sont pas obligés d'emprunter des voies ferrées. De plus, cette industrie n'est pas assujettie à autant de contraintes que les sociétés de chemin de fer. Je pense donc que la déréglementation entraînera l'expansion de l'industrie du camionnage. En ce qui concerne les transports ferroviaires, les sociétés vont devoir prendre des initiatives dynamiques pour diminuer leurs tarifs au Canada et devenir ainsi plus compétitives. Cela serait d'autant plus vrai si vous vous embarquiez dans une stratégie d'accès compétitif, plutôt que de vous limiter aux tarifs compétitifs et aux contrats confidentiels. C'est vraiment la notion d'accès compétitif qui va faire diminuer les tarifs de chemin de fer au Canada.

Le président: Merci, monsieur Reid. Je crois que vous avez une question supplémentaire, monsieur Mantha.

M. Mantha: Nous avons beaucoup parlé d'unification dans tout le pays. Il y a peut-être, dans certains cas, un trafic nord-sud, mais si nous ne réussissons pas à unifier toutes les provinces, les camions vont partir du Nord pour se rendre au Sud, aux États-Unis, et remonter ensuite au Canada, à Windsor ou ailleurs. Qu'en pensez-vous, monsieur le président? Allons-nous faire de vigoureuses recommandations en vue de l'unification? Le gouvernement fédéral pourrait en assumer la responsabilité, à moins que les provinces n'imposent une taxe sur le carburant ou sur les routes.

Le président: C'est une remarque judicieuse, mais je ne veux pas répondre à cette question car c'est justement ce qu'il nous faudra décider tous ensemble, à huis-clos. À ce propos, j'aimerais vous signaler à tous, messieurs Benjamin et Angus, puisque M. Mantha m'en donne l'occasion, que demain après-midi nous n'avons qu'un témoin à 15 h 30. Nous avons remanié un peu notre programme. Nous ne pouvions pas accepter d'entendre tous ceux qui voulaient comparaître, il y a eu des petits problèmes. Quoi qu'il en soit, demain après-midi, nous n'aurons qu'un témoin, ce qui ne devrait pas prendre beaucoup de temps. Après quoi, nous pourrions nous réunir à huis-clos avec notre personnel et, pour la première fois, nous aurons ainsi l'occasion de dire chacun ce que nous pensons des

[Texte]

other aspects of all the issues we have heard since we have been seized of this matter.

• 1610

For Monday night, the intent is, if it can be firmed up—and I think it can be—that with Mr. Keith Thompson we will ask him questions as to what would be the implications if we went this way or that way. Then on Tuesday, and this is something the Chair will take direction from the members on, to lay before the members—not go through the steering committee procedures, but to lay before the members—on Tuesday, in camera, the first draft report and again go around the table. It may be after that discussion, which would be rather intensive—this will all be with staff—that then we revert to a steering committee situation if that seems feasible. That is sort of the rough game plan, with the intent of reporting this out on Friday.

Now, that is sort of internal business, but I did not think, Mr. Mantha, your question was going to give me the opportunity to say it. I was going to wait until in between witnesses.

Mr. Benjamin: [*Inaudible—Editor*]

The Chairman: Oh, pardon me; not report it out, sorry. If we do not have our report ready to go to translation, then it is going to be physically impossible to report it out of the House on December 13; that is what I meant to say.

Anyway, those are rough parameters, which members can consider. But the important one—and really consider it for any really detailed discussion—is tomorrow afternoon at 3.30, which is very fundamental.

Mr. Mantha: I think, Mr. Chairman, you have asked that on page two, your third paragraph, basically. Is that what you are asking there, that you believe other sanctions may be necessary to implement public policy?

Mr. Sandford: I am sorry; you will have to repeat that.

Mr. Mantha: It is on page 2 in your brief.

The Chairman: I think the question . . . I may have confused you, because he started to ask the question then he asked me.

Mr. Mantha: I wanted you to put it on record, Mr. Chairman.

The Chairman: I think the question is your opinion, as an industry using trucks—whether it is 35% or 55%—as to the uniformity of the legislation whereby trucks have better access interprovincially than they presently do. This is one of Mr. Mantha's consistent questions.

Mr. Mantha: I will not ask it any more.

The Chairman: No, no, it is good to get the opinion from different witnesses . . .

Mr. Sandford: Allow me, if I could . . .

[Traduction]

différentes questions dont nous avons entendu parler depuis le début de nos audiences.

Pour lundi soir, nous avons l'intention—si cela peut être confirmé, et je crois que ça le sera—de demander à M. Thompson quelles seraient les conséquences de telle ou telle action. Puis, mardi—mais à ce propos la présidence demandera l'avis des membres—nous soumettrons directement aux membres non constitués en comité directeur, à huis clos, le premier rapport préliminaire en vue d'un tour de table. Puis, après ce débat qui devrait être assez poussé, tout le personnel sera en effet présent, nous repasserons en comité directeur si la chose nous apparaît possible. Voilà! C'est à peu près de cette façon que nous comptons procéder pour pouvoir faire rapport vendredi.

Bien sûr, cela c'est de la cuisine interne et je ne pensais pas que votre question, monsieur Mantha, me donnerait la possibilité d'aborder cet aspect. J'aurais sinon attendu d'en parler entre deux témoins.

M. Benjamin: [*Inaudible—Éditeur*].

Le président: Oh, excusez-moi! Je ne voulais pas dire faire rapport. Si notre rapport n'est pas prêt pour la traduction, alors il nous sera matériellement impossible de faire rapport à la Chambre le 13 décembre; voilà, c'est ce que je voulais dire!

Quoi qu'il en soit, je voulais vous présenter les grandes étapes de notre démarche. La plus importante—et sachez-le, celle où les débats seront le plus fouillés—interviendra demain après-midi à 15h.30.

M. Mantha: Je crois, monsieur le président, que vous avez, pour l'essentiel, déjà demandé cela au troisième paragraphe de la page 2. S'agit-il de ce que vous demandez ici; autrement dit, croyez-vous que d'autres sanctions soient nécessaires afin de garantir la mise en oeuvre d'une politique publique!

M. Sandford: Je suis désolé; vous allez devoir répéter cela.

M. Mantha: Cela se trouve en page 2 de votre mémoire.

Le président: Je crois que la question . . . En fait, j'ai peut-être semé la confusion, parce qu'il a d'abord posé sa question puis s'est adressé à moi.

M. Mantha: Je voulais que vous l'enregistriez monsieur le président.

Le président: Je crois que la question est la suivante: que pensez-vous, en tant que représentant d'une industrie qui a recours au transport par camion—que ce soit à raison de 35 p. 100 ou 55 p. 100—du projet de révision de la loi visant à faciliter les mouvements interprovinciaux pour l'industrie du camionnage. C'est la question que repose sans cesse M. Mantha.

M. Mantha: Je ne la poserai plus.

Le président: Non, non! C'est très bien d'obtenir l'avis de plusieurs témoins . . .

M. Sandford: Puis-je me permettre . . .

[Text]

The Chairman: —and compare that to the United States. We have information that once in the United States it is a heck of a lot easier to . . .

Mr. Sandford: What we want you to do is do whatever you can to expedite the deregulation of transportation in the way that was outlined for the rail mode in *Freedom to Move* such that they are brought together at the same time, if at all possible, such that we are going to put the two modes, rail and truck in this particular case, on the same playing field as quickly as practically possible. I am just concerned that the trucking industry is falling behind in their initiative to bring about a regulatory change in the way that has been proposed for the rail industry in *Freedom to Move*.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mantha. And I want to thank you, Mr. Sandford and Mr. Goffin, for appearing today. As I said to other witnesses, and I will repeat it from time to time, your brief has been given to the staff and is dissected more intimately, perhaps, than we dissected it in the oral questioning. But it certainly helped cast a focus on some of these problems we are going to have to wrestle with. So thanks very, very much for coming.

Mr. Sandford: Thank you for the opportunity.

The Chairman: I now would like to call the next witness, the Canadian Fertilizer Institute. Appearing on its behalf, I understand, is Mr. Brown, Managing Director, and Mr. George Bishop, Assistant Managing Director. You have been sitting there patiently. You have given us your brief, which is relatively short and double-spaced. Now, you can do with it what you will, highlight it or read it quickly. The more you read it, of course, the less chance we have for questions. But it is a relatively short brief and you can carry on. The overview gets us into questions earlier, that is all; but you may feel more comfortable to read it. As long as it is short, I do not mind it being read. But you know that when you read anything in a monologue you start to lose the interest of the audience, from time to time. At least as a politician, that is what we find out from time to time.

Mr. J. W. Brown (Managing Director, Canadian Fertilizer Institute): Thank you, Mr. Chairman. I am just going to briefly outline what the Canadian Fertilizer Institute is. My colleague, Mr. Bishop, who works closely with our transportation committee of our member companies, is going to outline the brief.

• 1615

The Canadian Fertilizer Institute represents all the primary producers of fertilizers in Canada and many of the secondary

[Translation]

Le président: ... En comparaison avec ce qui se fait aux États-Unis. Nous avons appris qu'une fois aux États-Unis, il était beaucoup plus facile de . . .

M. Sandford: Nous voudrions que vous fassiez votre possible pour accélérer la déréglementation du transport de la façon décrite pour les chemins de fer dans le document «Aller sans entraves», de sorte que le changement intervienne en même temps, pour autant que faire se peut, et cela pour que ces deux modes de transport se retrouvent sur un pied d'égalité dans les plus brefs délais possibles. Je m'inquiète simplement que l'industrie du camionnage tarde à déposer ses projets de modification à la réglementation, des changements qui doivent être conformes à ceux qui ont été proposés pour l'industrie du rail dans le document «Aller sans entraves».

Le président: Merci beaucoup, monsieur Mantha. Je voudrais également remercier MM. Sandford et Goffin d'avoir bien voulu déposer aujourd'hui. Comme je l'ai dit à d'autres témoins, mais je me répète de temps en temps, votre mémoire a été remis à nos collaborateurs qui vont littéralement le disséquer afin de l'examiner beaucoup plus en détails que ce que nous avons pu le faire par le jeu des questions orales. Mais ces échanges nous aurons certainement aidés à nous fixer sur certains des problèmes avec lesquels nous aurons à nous débattre. Merci mille fois.

M. Sandford: Merci de cette occasion que vous m'avez donnée . . .

Le président: Je voudrais maintenant appeler les représentants du prochain témoin, l'Institut canadien des engrais. Il s'agit, si je ne m'abuse, de M. Brown, directeur général et de M. George Bishop, directeur général adjoint. Messieurs, vous avez attendu patiemment que nous finissions et vous nous avez remis votre mémoire qui est relativement court et dactylographié à double interligne. Bien! Maintenant, votre mémoire, vous pouvez en faire ce que vous voulez . . . Vous pouvez nous en donner les grandes lignes ou le lire au complet. Bien sûr, plus vous consacrerez de temps à le lire, moins vous nous laisserez la possibilité de vous poser des questions. Mais, après tout, il s'agit d'un mémoire relativement court, alors vous pouvez procéder. Le sommaire donne lieu à des questions qui ont été soulevées plus tôt; mais vous vous sentirez peut-être plus à l'aise en le lisant au complet. Tant que ce n'est pas trop long, cela ne me dérange pas que vous le lisiez. N'oubliez pas, cependant, que lorsqu'on lit un document sur le ton du monologue, on risque de perdre l'intérêt de son audience. Du moins, c'est ce que nous, politiciens, sommes amenés à constater de temps à autres.

M. J. W. Brown (directeur général, Institut canadien des engrais): Merci, monsieur le président. Je me propose simplement de vous décrire brièvement ce qu'est l'Institut canadien des engrais. Quant à mon collègue, M. Bishop, qui travaille en relation étroite avec notre Comité des transports, composé de représentants des compagnies membres, il se livrera à un survol du mémoire.

L'Institut canadien des engrais représente tous les producteurs d'engrais primaires au Canada et de nombreux fabri-

[Texte]

manufacturers and distributors of all forms of fertilizers and related products. Our domestic sales of fertilizers for the year ending June 30, 1985, was 4.5 million tonnes, with a retail value of about \$1.3 billion. Export of fertilizer products during the same year were about 14.5 million tonnes and had an export value of \$1.7 billion. We also import substantive amounts of fertilizer products in the form of phosphate rock and finished fertilizers. These amount to about 3.5 million tonnes during the past year with a value of about \$320 million. In total, the industry currently transports about 23 million tonnes of product annually. Transportation costs represent a large part of our delivered cost, usually on the average of about 30% to 35%. In the case of potash, one of our important commodities, it is more than that.

I will turn over the balance of our presentation to Mr. Bishop.

Mr. George Bishop (Assistant Managing Director, Canadian Fertilizer Institute): Mr. Chairman and members of the committee, firstly I would like to say that we are here on short notice and because of that short notice we were unable to have a representative from our industry with us who works directly in transportation. I hope you will take that into consideration.

The Chairman: I do not know quite what you mean. You are here on short notice, but you came in after the ground rules. You came in after the deadline. Everything has been shortened. You are here because we bent the rules a little.

Mr. Bishop: Yes, it is partly our own fault.

We would like to set out what we feel should be the basic policy objectives of the reform proposals. We feel the transportation policy should be directed towards what best serves the interest of the Canadian economy as a whole, not what serves the individual interests of carriers, shippers, labour or regional factions. It should ensure that the transportation component of goods and services consumed by Canadians is provided in the most cost and resource efficient basis possible. With respect to our exports, it should also ensure that Canadian's exports enter very competitive international markets on the most cost efficient basis possible.

We feel there has been quite a change in the transportation industry in the past 25 years, particularly since 1967 when the last major transportation reform proposals were implemented. The changes in the legislation should take this into account as an example of the dramatic changes that have occurred in the transportation industry in the past 25 years. We would cite the experience of the Canadian fertilizer industry. The fertilizer industry now ships or receives over 10 times the amount of product it did 25 years ago. Three-quarters of the product is moved over long distances into or from highly priced, competitive foreign markets, mainly in the United States. The product

[Traduction]

cants et distributeurs de toutes les formes de fertilisants et de produits connexes. Au cours de l'année financière s'étant terminée de 30 juin 1985, les ventes d'engrais au Canada ont atteint 4,5 millions de tonnes, ce qui équivaut à une valeur au détail d'environ 1,3 million de dollars. Pendant la même année, nous avons exporté à peu près 14,5 millions de tonnes d'engrais, soit des ventes de 1,7 milliard de dollars. Nous importons par ailleurs des quantités importantes de produits fertilisants tels que des morceaux de phosphate et des engrais raffinés. Nous avons ainsi acheté à l'étranger environ 3,5 millions de tonnes de produits l'année dernière, et la facture s'est élevée à 320 millions de dollars approximativement. En tout, l'industrie achemine à peu près 23 millions de tonnes de produits chaque année. Les frais de transport comptent pour une part importante du prix du produit livré, soit environ 30 à 35 p. 100. Dans les cas de la potasse, qui est une de nos marchandises importantes, ce pourcentage est encore plus élevé.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Bishop.

M. George Bishop (directeur général adjoint de l'Institut canadien des engrais): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je dirai d'abord que nous n'avons pas eu beaucoup de temps pour nous préparer à cette audience; en raison de cela, nous n'avons pu nous faire accompagner d'un représentant de notre industrie qui connaît bien le secteur des transports. J'espère que vous tiendrez compte de cet aspect.

Le président: Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire. Vous n'avez pas eu beaucoup de temps pour vous préparer, certes, mais vous êtes venus après la date limite. Tous les délais ont été raccourcis. Vous êtes ici parce que nous avons accepté d'enfreindre légèrement les règlements.

M. Bishop: Oui, c'est un peu de notre faute.

Nous aimerions énoncer ce que devraient être, selon nous, les objectifs fondamentaux de la réforme. Nous pensons que la politique en matière de transport doit viser à servir le mieux possible les intérêts de l'économie canadienne dans son ensemble, et non ceux des transporteurs, des expéditeurs, des syndicats ou de telle ou telle région. Elle doit être telle que les biens et les services dont les Canadiens et Canadiennes ont besoin puissent être transportés de la façon la plus économique et la plus rentable possible. La même observation vaut pour les produits que nous exportons: vu la concurrence très vive existant sur les marchés internationaux, il faut voir à ce que ces produits soient acheminés aux tarifs les plus avantageux.

Nous pensons que l'industrie des transports a subi des changements importants au cours des 25 dernières années, et plus particulièrement depuis 1967, année où les dernières grandes réformes en matière de transport ont été mises en oeuvre. Il convient de prendre cette évolution en considération au moment de modifier les lois pertinentes; permettez-moi de citer l'exemple de l'industrie canadienne des engrais pour illustrer l'ampleur des changements qui se sont produits dans l'industrie des transports au cours des 25 dernières années. Notre industrie expédie ou reçoit maintenant des quantités de produits au moins 10 fois plus considérables qu'il y a 25 ans. Les trois quarts de ces marchandises sont acheminées sur des

[Text]

is handled largely in bulk and often in unit trains which carry one product exclusively.

Besides the nature and quantity of products shipped, the methods by which they are shipped, the transportation situation has changed dramatically. I think the Staggers Act has been mentioned to you many, many times. All I would say is that we have taken opinions from our members. A dramatic change in their feeling toward reforms that are necessary has occurred in the past two or three years. We attribute this to their experience with respect to the Staggers Act. They have found that there has been a measurable change in their relative transportation costs between what they pay in the United States and what they pay in Canada. That is the reason why they have changed their views on whether reforms are necessary in Canada.

Transportation policy with respect to railway freights... you recognize and reflect not only the past changes but also the anticipated changes. This is a very dynamic market.

• 1620

We have become increasingly dependent on international trade of our inland base resource products, such as fertilizers. The dependency is likely only to increase in the future, and we feel the transportation industry will continue to grow and mature, and that must be taken into account.

We also would feel that of course transportation policy should remain flexible. These are major reforms, we believe, that have been proposed and they will cause uncertainties for some and problems for others which cannot now be anticipated. They should be implemented in a form so that problems which may develop in the future can be addressed as expeditiously and effectively as possible in the framework of the then-present legislation.

Finally, we would suggest with respect to railway freight that policy should recognize that the only constraint in development of a transportation system that is as efficient as possible is that it be as safe as possible. According to Transport Canada, 15 million tonnes of dangerous goods are transported by the rail mode each year. The Canadian public demands and deserves a very high degree of protection from this situation.

Members of the Canadian Fertilizer Institute, based on these policy objectives, feel that they are being properly addressed in the proposals in *Freedom to Move*.

The Chairman: So your group would be in favour of *Freedom to Move*?

Mr. Bishop: Yes, we are.

The Chairman: Do you have any qualifications?

[Translation]

longues distances, à destination ou en provenance de marchés étrangers très concurrentiels où les prix sont élevés. Les États-Unis constituent le marché principal. Les marchandises sont surtout transportées en vrac, et souvent dans des trains emportant un seul produit.

La nature et les quantités des produits expédiés ont changé, mais il en va de même des méthodes employées pour l'acheminement; tout le contexte des transports a subi des modifications profondes. On a, je pense, très souvent fait allusion ici à la *Staggers Rail Act*. Je me contenterai de dire que nous avons consulté nos membres. Leur sentiment au sujet des réformes qui s'imposent a considérablement évolué au cours des deux ou trois dernières années. D'après nous, cela est dû à ce qu'ils savent de la *Staggers Act*. Ils ont constaté qu'il existe un écart très net entre les frais de transport qu'ils paient aux États-Unis et ceux qu'ils paient au Canada. Voilà pourquoi ils ont changé de point de vue quant à savoir si des réformes sont nécessaires au Canada.

Le transport ferroviaire des marchandises... vous définissez non seulement les changements passés, mais aussi ceux qui sont prévus. Il s'agit d'un marché très dynamique.

Pour ce qui est de nos ressources intérieures de base, les engrais par exemple, nous en somme venus à dépendre de plus en plus du commerce international. Cette dépendance s'accroîtra sans doute encore dans l'avenir, et nous pensons que l'industrie des transports continuera à grandir et à prendre de la maturité; il importe de tenir compte de ces éléments.

Selon nous, bien sûr, il convient que la politique en matière de transports demeure souple. Certaines des grandes réformes qui ont été proposées seront, croyons-nous, source d'incertitude pour certains, mais aussi de problèmes pour d'autres, problèmes qu'il est impossible de prévoir à l'heure actuelle. Il faudrait mettre ces réformes en oeuvre de façon à ce qu'on puisse, dans l'avenir, s'attaquer aussi rapidement et efficacement que possible dans le cadre de la législation en vigueur aux problèmes risquant de surgir.

Enfin, en ce qui concerne l'acheminement des marchandises par voie ferroviaire, nous pensons qu'au moment d'élaborer un réseau de transport qui se voudra le plus efficace possible, il faudra également viser à le rendre aussi sûr que possible. Selon Transports Canada, 15 millions de tonnes de produits dangereux sont transportées par chemin de fer chaque année. La population canadienne a le droit d'exiger d'être très bien protégée contre les risques qu'une telle situation comporte.

Les membres de l'Institut canadien des engrais pensent que les propositions contenues dans le document intitulé *Aller sans entraves* favorisent bien la réalisation des objectifs fondamentaux de la réforme.

Le président: Alors, votre groupe appuierait la teneur du document intitulé *Aller sans entraves*?

M. Bishop: Oui, c'est ça.

Le président: Souhaitez-vous apporter des nuances?

[Texte]

Mr. Bishop: We certainly have some qualifications with respect to rail freight. There are some concerns. I do not know whether you want me to get into them right now or not.

The Chairman: This is what I thought you were here for.

Mr. Bishop: Okay. We are basically in favour.

The Chairman: Another thing I would like to know is how much of your business is in Ontario and Quebec or how it is scattered across the country.

Mr. Bishop: I will let Mr. Brown answer that one. He knows more about the industry than I do.

Mr. Brown: We have two segments of our business. In terms of domestic consumption there is about 150,000 tonnes in the Maritimes, about 0.5 million tonnes in Quebec; Ontario is 1.2 million; and the Prairies and B.C. are about 2.6 million. So that gives you the split.

The Chairman: That is very good. Thanks.

Mr. Brown: Of course, on the export side, which is the most dominant side of our business, we move about 14.5 million tonnes. To offshore international markets we move about 4.7 million tonnes, and the balance of course goes to the U.S.

The Chairman: Thank you.

Mr. Bishop: You asked for some of our concerns.

The Chairman: Yes. We have your policy objectives; I would just like to know what concerns you have about the white paper, if any.

Mr. Bishop: Okay. We feel that the competition between Crown and private corporations is a very, very delicate issue. There is enhancing competition of the rail mode of course; everybody knows there are only two major corporations and they have different capital costs and infrastructures. We think the competition can be enhanced and we think the proposals are very good, but of course how it is done is a concern.

If you want me to get specific, the matter of the mandated joint line rates proposals is a concern, particularly with western bulk shippers in relation to transporter traffic. We think that is a very positive step in encouraging competition, particularly with respect to the captive shipper problem, but a potentially treacherous step if it is not followed carefully because we of course have read and considered the submission of the rails that they might lose substantial revenues. We are not in any position to comment about that, but we do understand their concerns.

[Traduction]

M. Bishop: Nous avons certainement des réserves au sujet des marchandises acheminées par chemin de fer. Des inquiétudes subsistent. Voulez-vous que j'en parle dès maintenant?

Le président: Je pensais que c'était là le motif de votre présence.

M. Bishop: Bon, très bien. Fondamentalement, notre groupe est favorable au document.

Le président: J'aimerais aussi savoir quelle est l'importance de vos transactions commerciales en Ontario et au Québec, ou quelle en est la répartition dans l'ensemble du pays.

M. Bishop: Je vais laisser la parole à M. Brown, car il connaît l'industrie mieux que moi.

M. Brown: Notre domaine d'activité comporte deux grands volets correspondant en fait aux transactions nationales et aux ventes à l'étranger. Au pays, la consommation est la suivante: 150,000 tonnes dans les Maritimes, environ 0,5 million de tonnes au Québec, 1,2 million de tonnes en Ontario, et environ 2,6 millions de tonnes dans les Prairies et en Colombie-Britannique. Voilà qui vous donne une idée assez juste à cet égard.

Le président: Très bien. Je vous remercie.

M. Brown: Pour ce qui concerne les exportations, et c'est là l'aspect dominant de nos activités, nous acheminons environ 14,5 millions de tonnes à l'étranger, soit à peu près 4,7 millions de tonnes ailleurs qu'aux États-Unis et le reste, dans ce dernier pays, évidemment.

Le président: Je vous remercie.

M. Bishop: Vous nous avez demandé d'exprimer certaines de nos inquiétudes.

Le président: Oui. Nous connaissons vos objectifs officiels; j'aimerais simplement savoir, le cas échéant, si des éléments du Livre blanc suscitent des inquiétudes chez vous.

M. Bishop: Très bien. À notre avis, la concurrence existant entre les sociétés de la Couronne et les entreprises privées constitue une question on ne peut plus délicate. Et bien sûr, nous nous demandons comment on intensifiera la concurrence dans le domaine du transport ferroviaire; tout le monde sait qu'il existe seulement deux grandes sociétés et que leurs infrastructures et leurs coûts en capitaux sont différents. D'après nous, il est possible d'accroître la concurrence; les propositions sont très bonnes, mais nous nous demandons comment on s'y prendra pour accroître effectivement la concurrence.

Si j'entre davantage dans les détails, je dirai que les propositions sur les «taux pour une voie commune» nous inquiètent, notamment quand il s'agit des expéditeurs en vrac de l'Ouest par rapport aux transporteurs. Nous pensons que c'est là une mesure qui avivera la concurrence et qui favorisera particulièrement les expéditeurs «captifs»; en revanche, les résultats risquent d'être néfastes si l'on ne suit pas de près l'évolution des choses, car nous avons bien sûr lu et analysé le mémoire des compagnies ferroviaires, mémoire où elles disent craindre des pertes de revenus importantes. Nous ne sommes

[Text]

We feel with respect to mandated joint line rates and with respect to transporter traffic, based on what was in the appendix, I believe, to the first CTC hearing on deregulation of transporter traffic, where there was some breakdown of the proportional rates which were being charged on joint hauls by Canadian and American rails, that the Canadian shippers in western Canada were being overcharged on the Canadian portion of the joint line haul; there was an unfairness there. How you address that unfairness with mandated joint line rates is a concern. It is not one we can make any specific suggestions or proposals about. We know also that it is a concern in the United States. Naturally we have some concerns for people in regional areas—some of our industry is in regional areas—about ensuring services to them; for instance, on the matter of the short-line railroads, how they will be developed. That is a concern. There are many concerns. Nevertheless, we still believe the basic thrust of the legislation is very, very positive. We have great confidence in the people that are moving this legislation along, and we feel that if there is some flexibility in the way the legislation is presented those concerns that we have will be met.

• 1625

One thing I would like to say is on the matter of international trade. One of the reasons we favour this is the fact that we think it will enhance the international trade position. I do believe that is one of the terms of reference of this committee. It has substantial potential to enhance the international trade position of the Canadian economy as a whole, and particularly the Canadian fertilizer industry.

I will defer on any industry knowledge to Mr. Brown, but he just told me that the Canadian potash industry is a bit unique in that our known reserves in relation to our present rate of disappearance is that, if it were maintained, our known reserves would maintain us for 2,000 years. So we have 2,000 years of known potash reserves. We have two-thirds of the world's known reserves of potash and we supply only 25% of the world market. The brief, of course, points out that the quality of our ore is as good as ore anywhere else in the world or better—I guess we would say better from the industry's point of view—and our mines are at least as efficient. But we are supplying only 25% of the world market with 66% of the reserves, and it is all in the matter of our locational disadvantage, being inland based and far away from many of the markets we would like to access. Of course, we feel that an improved transportation system can make a dramatic improvement there.

[Translation]

pas en mesure de dire quoi que ce soit à ce sujet, mais nous comprenons leurs craintes.

En ce qui concerne les «taux pour une voie commune» et les transporteurs, je crois comprendre que, d'après l'annexe du compte rendu de la première séance de la CCT sur la déréglementation des transports, annexe où étaient expliqués dans une certaine mesure les tarifs proportionnels demandés par les compagnies ferroviaires canadiennes et américaines pour l'acheminement combiné des marchandises, je crois comprendre, dis-je, qu'une surcharge était imposée aux expéditeurs canadiens de l'Ouest pour la partie canadienne du trajet transfrontalier; c'est là une injustice et nous nous demandons comment vous allez y remédier. Nous n'avons aucune proposition ni recommandation précise à formuler à cet égard. Nous savons aussi que cette situation est source d'inquiétude aux États-Unis. Nous nous préoccupons évidemment des gens qui vivent dans les secteurs régionaux—une partie de notre industrie se trouve en région—car nous tenons à leur assurer les services. Nous surveillons de très près, par exemple, l'évolution des chemins de fer de petits réseaux. C'est là un de nos sujets de préoccupation, mais il y en a plusieurs autres. Quoi qu'il en soit, nous croyons que l'orientation générale de la loi est extrêmement positive. Nous accordons toute notre confiance aux personnes chargées de faire avancer le projet de loi et nous pensons que si l'on fait preuve de souplesse dans la façon de présenter la nouvelle législation, il sera tenu compte de nos préoccupations.

J'aimerais ajouter un mot au sujet du commerce international. L'une des raisons pour lesquelles nous sommes en faveur de cette approche, c'est que nous sommes persuadés que notre position sur l'échiquier international s'en trouvera améliorée. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il s'agit là d'un aspect du mandat du Comité. Celui-ci offre d'excellentes possibilités d'améliorer la position de l'économie canadienne dans son ensemble au chapitre des échanges internationaux, notamment pour l'industrie des engrais canadiens.

Je n'irai certes pas contredire M. Brown pour tout ce qui touche à l'industrie, mais il vient de me dire que l'industrie canadienne de la potasse jouit d'une situation privilégiée du fait que nos réserves connues, compte tenu du rythme actuel de consommation, sont capables de nous soutenir pendant encore 2,000 ans. Nous disposons donc d'une réserve connue de 2,000 ans de potasse. Ce sont là les deux tiers des réserves mondiales connues et nous n'approvisionnons actuellement que 25 p. 100 du marché mondial. Le mémoire, bien sûr, rappelle que la qualité de notre potasse soutient avantageusement la comparaison avec celle de toutes les autres parties du monde—et je dirais qu'elle est supérieure du point de vue de l'industrie—alors que nos mines sont pour le moins tout aussi rentables. Mais nous n'alimentons que 25 p. 100 du marché mondial alors que nous possédons 66 p. 100 des réserves, et c'est la situation géographique qui en est la cause car ces réserves se trouvent au milieu du continent, bien loin des marchés que nous voudrions conquérir. C'est pourquoi nous sommes d'avis que l'amélioration des réseaux de transport ne pourrait être que fort avantageuse.

[Texte]

With the nitrogen fertilizer industry, we have grown. In the last 10 years we have tripled our exports. But at the same time, we have concerns because natural gas constitutes something like 70% of the cost of manufacture of nitrogen fertilizer and the natural gas market has become a lot more competitive. Natural gas pricing has been recently deregulated, as I am sure you well know, and we expect to lose—I cannot necessarily say we have lost and say it is history yet—maybe a bit of a pricing advantage that we had in obtaining our feedstock compared to our competitors. Now, to maintain that dramatic growth we have made in the export market, we are going to have to rely on a transportation system which is going to get our product to those markets more efficiently in the future.

The Chairman: Fine. Thanks very, very much, Mr. Bishop. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, on page 4 of your brief, when you talk about competition between Crown and private corporations, you suggest that Crown corporations should divest themselves of their non-transportation assets. I would like you to explain to the committee how it will help transportation; for example, for CN to get rid of their hotels.

Mr. Bishop: I will answer that perhaps a little closer to home to the fertilize industry. I think one of the complaints some of our members have had is that the rails have gone into storage and warehousing. They have integrated into storage and warehousing. The fact that they own storage and warehouse facilities, for instance, has influenced how they want to direct the traffic flow of fertilizers. They want to direct it, of course, towards their storage and warehouse facilities.

Mr. Angus: [Technical Difficulty—Editor]

Mr. Bishop: Yes, I believe, but do not give me . . . I wish I had a transportation man here, as I mentioned before. They may, I cannot say.

• 1630

Mr. Angus: Let us assume they do. Why is it so important that just because CN is publicly owned it should not be vertically integrated, but it is okay for CP? That is the inference. You are not against integration per se; you are against integration by a Crown corporation. I would like you to explain the difference. If one is going to focus potash to their storage sheds . . . we have in Thunder Bay a CN terminal and a CP terminal for potash. I do not understand the difference.

Mr. Bishop: As for the difference between CN and CP, I cannot really make any comment on that as such. I suppose if Canadian National wanted to carry on its hotel business as having no part of that . . . I would say the non-transportation

[Traduction]

En ce qui a trait aux engrais azotés, nous avons énormément progressé. Au cours des dix dernières années, nous avons triplé nos exportations. Néanmoins, il reste encore de l'ombre au tableau du fait que le gaz naturel représente quelque 70 p. 100 du coût de fabrication des engrais azotés et que le marché du gaz naturel est devenu beaucoup plus concurrentiel. Les prix dans ce domaine ont fait l'objet récemment d'une déréglementation, comme vous le savez sans doute, et nous nous attendons à perdre—je ne peux affirmer que ce soit déjà le cas et tourner une page de l'histoire—une partie de notre avantage tarifaire attribuable au coût des matières premières par rapport à nos compétiteurs. Pour maintenir, par conséquent, la croissance spectaculaire que nous avons connue sur le marché d'exportation, il nous faudra compter sur un réseau de transport capable d'acheminer nos produits vers ces marchés de façon plus efficace que par le passé.

Le président: Très bien. Merci beaucoup, monsieur Bishop. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, à la page 4 de votre mémoire, où vous abordez la question de la concurrence entre l'État et les sociétés privées, vous proposez que les sociétés d'État se départissent de leur actif dans les domaines autres que les transports. Je voudrais que vous expliquiez au Comité comment cette mesure pourrait aider les transports, à supposer par exemple que le CN renonce à ses hôtels.

M. Bishop: Je répondrai à cette question en prenant comme exemple l'industrie des engrais, qui me touche de plus près. A maintes reprises, nos membres se sont plaints, entre autres, de ce que les chemins de fer se soient lancés dans le marché de l'entreposage. Ils ont intégré l'entreposage à leurs activités. Le fait qu'ils possèdent leurs propres installations d'entreposage n'a pas manqué d'influencer leurs décisions relatives aux mouvements du trafic des engrais. Ce qu'ils veulent, bien sûr, c'est profiter au maximum de leur infrastructure.

M. Angus: [Difficulté technique—note des rédacteurs]

M. Bishop: C'est exact, je pense, mais ne me donnez pas . . . Si au moins je pouvais me tourner vers un spécialiste des transports, comme je le disais plus tôt. C'est possible, je ne sais pas.

M. Angus: Mettons que ce soit possible. Pourquoi est-il si important que le CN ne puisse être intégré verticalement pour la simple raison qu'il s'agit d'une entreprise publique, alors que le CP en a la possibilité? C'est cela qu'on insinue. Vous n'êtes pas contre l'intégration en soi mais vous vous opposez à l'intégration d'une société d'État. Je voudrais que vous expliquiez la différence. Qu'une société ou l'autre s'emploie à acheminer la potasse vers ses propres hangars, à Thunder Bay par exemple, où le CN et le CP disposent d'un terminus d'entreposage de la potasse—je ne vois pas la différence.

M. Bishop: Pour ce qui est de la différence entre le CN et le CP, je ne suis pas en mesure d'aborder cette question comme telle. J'imagine que le CN n'est pas vraiment habilité à exploiter des hôtels, qui sont un actif connexe du transport

[Text]

assets, but the transportation-related assets, so they are just functionally transportation companies that are serving the public and not having other related interests . . .

Mr. Angus: I think you might want to go back and rework your arguments, because you cannot have it both ways. It just does not work that way.

Let me move on. In your section on international trade you show that on one hand you are geographically disadvantaged and the fact that world markets as they are . . . and it does not matter whether it is grain or potash or coal that we are . . . it is a highly competitive environment. Because the grain fields and the potash fields are located where they are in Canada, we do have to rely on transportation, and the cost . . . But do you believe rates, whether they be for rail or marine or truck, should be compensatory; that the true costs should be applied to the movement of potash from point A to point B? Or should there be a form of cross-subsidization in there?

Mr. Bishop: You are raising the matter of compensatory rates, which we understand is of course a very controversial issue. I do not want to get too much into that issue. As a matter of fact, our understanding is that the white paper proposals on compensatory rates may—and that is only an understanding—change. I think some of our members are not in disagreement with retaining the concept of compensatory rates. Of course there are arguments within that as to whether compensatory rates should be maintained with the same definition, or the definition should be changed to describe them maybe in short-run costs rather than long-term costs. I do not think we have developed a position on whether or not compensatory rates should be maintained, and if so, whether the economic definition should be changed.

Mr. Angus: What about the principle of cross-subsidization? For instance, if you have rates that are less than compensatory, that means the company moving that product has to make up the money elsewhere, which usually means higher rates for either another product on the same line or the same product at a different end of the country.

Mr. Bishop: We definitely believe, let us say, the public duties of Canadian National—I think they are referred to in the brief—should be identified and they should be adequately compensated for their . . .

Mr. Angus: I am not talking about public duties. Let us use CP as an example. If one part of their rail operation only operates at a loss, a particular section of the main line, and another part makes a profit, that profit is a subsidy to the line your potash may be going over. So the question is, do you as an association accept the principle of cross-subsidization within a particular transportation mode?

Mr. Bishop: I do not to get too controversial. I would suggest that we do represent, in many of our members, the

[Translation]

mais non du transport lui-même, car il s'agit d'une entreprise de transport au service de la population qui n'a rien à voir avec les activités connexes . . .

M. Angus: Je pense qu'il ne serait pas inutile de repenser toute l'affaire et de restructurer vos arguments, car vous ne pouvez pas gagner sur tous les plans. Ce n'est pas ainsi que cela fonctionne dans la réalité.

Je m'explique. Dans votre section sur le commerce international, vous montrez que d'un côté vous souffrez d'un désavantage géographique et que, de l'autre, les marchés mondiaux—que ce soit pour le grain, la potasse ou le charbon—sont extrêmement concurrentiels. Mais en raison même de l'emplacement des exploitations de céréales et de potasse au Canada, il nous faut compter sur les réseaux de transport, et les coûts . . . Pensez-vous que les tarifs, que ce soit pour le transport ferroviaire, maritime ou routier, devraient être compensatoires, que les coûts réels devraient être appliqués au transport de la potasse du point A jusqu'au point B? Certaines formes d'interfinancement devraient-elles, au contraire, être autorisées?

M. Bishop: Vous soulevez le problème des tarifs compensatoires, qui constitue bien sûr une question extrêmement controversée. Je ne tiens pas à m'appesantir sur cette question. À vrai dire, nous croyons comprendre que les propositions du Livre blanc en matière de tarifs compensatoires pourraient bien changer—mais nous n'avons aucune certitude à cet égard. Je pense que certains de nos membres ne s'opposent pas vraiment au maintien du concept des tarifs compensatoires. Certes, il serait possible d'entamer un débat sur le maintien des tarifs compensatoires suivant la définition actuelle ou sur l'opportunité de modifier la définition de manière à tenir compte des coûts à court terme plutôt qu'à long terme. Mais nous n'avons pas vraiment défini de prise de position au sujet du maintien des tarifs compensatoires ni même sur leur définition économique.

M. Angus: Mais que pensez-vous du principe de l'interfinancement? Par exemple, si les tarifs ne sont pas compensatoires, il faut donc que l'entreprise tenue de transporter le produit comble la différence dans un autre secteur, ce qui veut dire des tarifs plus élevés soit pour un autre produit sur la même ligne soit pour le même produit mais à un endroit différent du pays.

M. Bishop: Nous croyons fermement qu'il importe de définir clairement les devoirs du CN envers la population—je pense qu'on y fait allusion dans le mémoire—et que l'entreprise soit convenablement indemnisée pour les services rendus.

M. Angus: Je ne pensais pas aux devoirs envers la population. Prenons le CP comme exemple. Si un secteur de son exploitation ferroviaire est déficitaire, alors qu'un autre secteur est rentable, le profit réalisé dans ce deuxième secteur constitue en réalité une subvention pour la ligne de chemin de fer déficitaire, qui pourrait transporter, par exemple, votre potasse. Je vous demande donc de nous dire si votre association accepte le principe de l'interfinancement au sein d'un mode de transport donné?

M. Bishop: Je ne voudrais pas m'engager dans une controverse. Je dis simplement que nous représentons, par l'intermé-

[Texte]

interests of western Canada bulk shippers. I believe people from western Canada believe . . . I believe I have seen briefs from provincial governments from western Canada which suggest that they are bearing an unfair load of the total cost of the system. A lot of it is on the bulk shippers, of which the fertilizer industry is a typical example; so therefore, possibly cross-subsidization in many instances. But I think we would be opposed to an extensive amount of cross-subsidization, because bulk shippers in western Canada really then are paying the costs of providing certain services. Whether that is fair or not—I do not suppose we would think it was.

• 1635

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Mantha.

Mr. Mantha: Mr. Chairman, I have two questions. On confidential contracting, do you think there should be a third party? Would you go for a third party just to protect the rates if there is a monopoly . . .

Mr. Bishop: Third party intervention—do you mean whether third parties can appeal a confidential contract?

Mr. Mantha: Yes. How would you control that if you did not have it? Well, I will let you finish.

Mr. Bishop: You are asking a very specific question. We have considered it. I do not think our association has really developed a position on it. I do not think I am really free to comment. I understand what you are saying, but I cannot comment. I am sorry.

Mr. Mantha: My other one is one of . . . I own a golf course, and I have bought fertilizer from the States and from the Canadian side. And the reasoning for that is, I think, the better product, even though the price was high. I could, for example, do my whole golf course—for nine holes, about 4.5 tonnes. Now I have gone to this other and I have used roughly about 74 bags to 80 bags at \$24—66 pounds. So you know what I am talking about. And it is guaranteed to keep the grass green for six weeks.

They have a central pricing, no matter where you buy it, from Toronto or wherever. I have gone back to the Canadian, but I am only buying Canadian because of Canadian. But the rates went from \$24, Mr. Chairman, down to \$18. I never realized that deregulation had so much . . . Is that a possibility on the Canadian side if we went to deregulation?

Mr. Bishop: I will defer that to Mr. Brown to answer.

[Traduction]

diaire de la majorité de nos membres, les intérêts des expéditeurs en vrac de l'ouest du Canada. Je pense que les gens de l'ouest sont d'avis que . . . Je crois bien avoir eu entre les mains des mémoires émanant des gouvernements provinciaux de l'Ouest du Canada affirmant que ces derniers doivent assumer une part injuste du coût total du réseau de transports. C'est le sort, en particulier, des expéditeurs en vrac dont l'industrie des engrais constitue un exemple typique. Je suppose, par conséquent, que l'interfinancement intervient ici dans bien des cas. Mais je pense que nous devrions nous opposer à la généralisation de l'interfinancement, car les expéditeurs en vrac de l'Ouest devraient alors supporter les frais de la prestation de certains services. Je ne suis pas certain du tout que cela soit juste.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Mantha.

M. Mantha: Monsieur le président, j'ai deux questions à poser. À propos des contrats confidentiels, pensez-vous qu'il devrait y avoir une tierce partie? Croyez-vous que la présence d'une tierce partie suffise à protéger les tarifs en cas de monopole . . .

M. Bishop: Quand vous parlez d'intervention d'une tierce partie, voulez-vous dire que celle-ci pourrait en appeler d'un contrat confidentiel?

M. Mantha: Exactement. Comment faire autrement pour exercer un contrôle? Mais je vous laisse d'abord terminer.

M. Bishop: Votre question porte sur un point très précis. Nous avons examiné cette question et je ne pense pas que notre association ait vraiment pris position à cet égard. Je ne me sens donc pas tout à fait à l'aise pour commenter librement. Je comprends ce que vous voulez dire, mais je ne peux me permettre d'en dire plus long. Désolé.

M. Mantha: Voici ma deuxième question . . . Je suis propriétaire d'un terrain de golf et j'ai acheté des engrais autant du côté américain que du côté canadien. Ce que je cherche, bien sûr, c'est un produit de qualité supérieure, indépendamment des prix. Je pourrais, par exemple, traiter tout le terrain, soit neuf trous, avec environ 4.5 tonnes. Or, avec un autre fournisseur, j'ai utilisé de 74 à 80 sacs environ de 66 livres au coût de 24\$ le sac. Comprenez-vous ce à quoi je veux en venir? Et ce traitement offre la garantie d'un gazon vert pendant six semaines.

Le fait est que les tarifs sont les mêmes, peu importe où vous achetez votre produit, que ce soit à Toronto ou ailleurs. Je suis revenu aux produits canadiens, mais pour la seule raison que je suis Canadien. Car les tarifs varient, monsieur le président, de 24\$ à 18\$. Je ne m'étais jamais rendu compte de l'ampleur de l'incidence de la déréglementation . . . Est-il possible que la même situation se présente au Canada si nous optons pour la déréglementation?

M. Bishop: Je laisse le soin à M. Brown de répondre.

[Text]

Mr. Mantha: Would we see a lower cost per tonne? In Canada it is per tonne when I buy the fertilizer. When I did buy it in the States it was by the pound.

Mr. Brown: Fertilizers, even in the specialty areas, like golf courses and the home market, are very competitively priced. They are just like any other commodity. Certainly, I guess, it would make the Canadian industry more competitive if the freight rates were a little more competitive because such a large percentage of it is involved in transportation.

Mr. Mantha: How are your rates? Are your rates central like this other company? Say, if you ship fertilizer to the east coast or the Maritimes, or if you ship west, is it mileage that you use to figure out what the transportation cost is, or are you central pricing? Which one do you use?

Mr. Brown: Our rates are established, I guess, by mileage and distance, although it is not completely based on mileage. When you are talking about moving products from central Canada to the east coast, you are probably talking rail transportation. There are some competitive truck rates, but when you get into the longer hauls in our business, it is mainly rail rates.

Mr. Mantha: I can see where this American company is actually charging, basically, the set price for everybody. If I go to Toronto and pick up my fertilizer, it is the same price.

Mr. Brown: If you go into Toronto to pick up your fertilizer...

Mr. Mantha: It is 254 miles from Toronto, and I will name you the company. It is Scotts out of Marion. But if I go to Toronto to the terminal to pick it up, it is the same price there as though they shipped it to my place.

Mr. Brown: In the bulk agricultural market, which represents about 95% of our business, the turf industry, or the lawn and garden industry, is a specialty industry. Our prices are really based FOB, plus transportation.

Mr. Mantha: That is all, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Mantha. Mr. Benjamin.

• 1640

Mr. Benjamin: I do not think I heard you clearly. You made some remark about some members, as a result of the U.S. experience, changing their views regarding the Staggers Act. How did they change their views—with trepidation? Were they for or against it?

Mr. Bishop: The question has always arisen as to what is the effect of the Staggers Act on Canadian shippers. I would say they were quite reserved in their belief on whether or not there should be some similar type of change in Canada. In the last couple years, of course, they have their rates for American

[Translation]

M. Mantha: Pensez-vous que le tarif à la tonne pourrait baisser? Au Canada, c'est à la tonne qu'on achète les engrais. Aux États-Unis, au contraire, je les ai achetés à la livre.

M. Brown: Le prix des engrais, même dans des domaines spécialisés comme les terrains de golf et le marché des maisons particulières, est extrêmement concurrentiel. C'est comme pour la majorité des autres produits. Je ne doute pas un instant que l'industrie canadienne soit à même de se montrer encore plus concurrentielle si les tarifs-marchandises deviennent un peu plus compétitifs car le transport est un facteur non négligeable de l'établissement des prix.

M. Mantha: Comment établissez-vous vos tarifs? Ceux-ci sont-ils centraux comme ceux de la compagnie dont je parlais tout-à-l'heure? Par exemple, si vous expédiez des engrais sur la côte Est, dans les Maritimes, ou si vous les expédiez dans l'Ouest, prenez-vous appui sur le nombre de milles à parcourir pour calculer le prix du transport ou est-ce que vous fixez les prix de façon centralisée? Quelle méthode utilisez-vous?

M. Brown: Disons que nos tarifs sont établis en partie sur les milles ou la distance à parcourir, mais non uniquement en fonction de ce facteur. Quand on parle du transport des marchandises du centre du Canada jusque sur la côte Est, on pense le plus souvent au transport ferroviaire. Certains tarifs routiers sont concurrentiels mais, pour le transport sur de longues distances dans notre industrie, il s'agit surtout de tarifs ferroviaires.

M. Mantha: En fait, cette entreprise américaine impose, au total, un prix fixe à tout le monde. Si je vais à Toronto pour prendre livraison de mon engrais, je paie le même prix.

M. Brown: Si vous allez vous-même à Toronto pour prendre votre engrais...

M. Mantha: C'est à 254 milles de Toronto, et je vais vous donner le nom de la société. Il s'agit de Scotts, de Marion. Mais si je vais à Toronto au Terminus pour en prendre livraison, je paie le même prix que si l'engrais m'était expédié chez moi.

M. Brown: Sur le marché des produits agricoles en vrac, qui représente environ 95 p. 100 de notre chiffre d'affaires, l'industrie de la tourbe, ou l'industrie du gazon et du jardin est un secteur spécialisé. Nos prix sont FAB, majorés des frais de transport.

M. Mantha: C'est tout, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci, monsieur Mantha.

M. Benjamin: Je ne suis pas sûr de vous avoir compris clairement. Vous avez mentionné que certains nombres, par suite de l'expérience américaine, ont changé d'idée au sujet du *Staggers Act*. Comment ont-ils changé d'idée, avec appréhension? Est-ce qu'ils étaient pour ou contre?

M. Bishop: On s'est souvent demandé quelle était l'incidence du *Staggers Act* sur les expéditeurs canadiens. Je dirais que ceux-ci se sont montés circonspects avant de décider s'il fallait ou non adopter un changement analogue au Canada. Ces dernières années, bien sûr, ils ont établi des tarifs pour le

[Texte]

transportation and they have their rates for Canadian transportation. They have noticed the relationship between those rates. The American rates have gone down relative to the Canadian rates. They are finding they can ship in the United States relatively less expensively than they can ship in Canada. Of course, they assume they are not privy to . . .

Mr. Benjamin: You are talking about transborder traffic.

Mr. Bishop: Yes. I am talking about transborder traffic or what they pay to the Canadian rails for transportation in Canada and what they pay to the American rails for transportation in the States. Of course, they are not privy to what many of their American competitors are paying for their transportation in the States but they are assuming their American competitors are realizing the same types of rates they are getting and are basically saying they want it here.

Mr. Benjamin: Then they want the Staggers Act, or something like that in Canada.

Mr. Bishop: I would not say that. Of course, they want a different transportation system or something. They believe that the system in Canada can be made more competitive because they feel the implementation of that in the United States has had immeasurable impact on rates.

Mr. Benjamin: Well, you might be interested in getting a copy of the Consumer Federation of America Staggers Rail Act. It is called 'The Great Train Robbery'—raising Cain about the shortfalls in the Staggers Act for bulk shippers. It had to do mostly with coal but also other bulk commodities—the shippers and the receivers of bulk commodities.

Mr. Bishop: Who published that?

Mr. Benjamin: The Consumer Federation of America was the publisher. They and others are now requesting Congress to revise that legislation in about eight different ways because of what has been happening to bulk shippers and receivers by rail in the United States.

Mr. Bishop: That is not a statement on behalf of the bulk shippers though.

Mr. Benjamin: No, this is all research into what has been happening on bulk commodities for the shippers and the receivers.

Mr. Bishop: Without wanting to get into taking issue with that, I believe firmly that is not the experience of the fertilizer bulk shippers.

Mr. Benjamin: I am just suggesting you might want to . . . There have been several requests made of Congress, not only from this organization but a number of others, for some revisions to the Staggers Act because of the experience they have had.

[Traduction]

transport aux États-Unis et des tarifs pour le transport au Canada. Ils ont suivi de près l'évolution des rapports entre ces tarifs. Ils se sont rendus compte que les tarifs de transport aux États-Unis ont baissé par comparaison avec ceux du Canada. Ils peuvent maintenant expédier des marchandises aux États-Unis à un prix relativement moins élevé qu'au Canada. Évidemment, ils ne sont pas dans le secret des dieux . . .

M. Benjamin: Vous faites allusion au trafic transfrontalier.

M. Bishop: C'est juste. Je parle de trafic transfrontalier, c'est-à-dire ce que les expéditeurs versent aux chemins de fer canadiens pour le transport au Canada et ce qu'ils paient aux chemins de fer américains pour le transport aux États-Unis. Bien sûr, ils ne sont pas dans le secret des dieux et ne savent pas exactement ce que leurs concurrents américains paient pour le transport aux États-Unis, mais ils prennent pour hypothèse que leurs concurrents américains obtiennent sensiblement les mêmes tarifs, de sorte qu'ils voudraient bénéficier de la même situation au Canada.

M. Benjamin: Ils souhaitent donc l'existence d'un *Stagger Act* au Canada, ou quelque chose d'approchant.

M. Bishop: Je n'irais pas jusque là. Mais ce qu'ils veulent, c'est une nouvelle réglementation des transports. Ils pensent qu'il serait souhaitable de rendre le système canadien plus concurrentiel car ils se sont aperçus que les tarifs aux États-Unis avaient bénéficié considérablement des nouvelles dispositions.

M. Benjamin: Peut-être seriez-vous intéressé à recevoir un exemplaire du point de vue de la Fédération américaine des consommateurs concernant le *Stagger Act*. Le document s'intitule «*The Great Train Robbery*», et constitue une mise en garde contre les effets du *Stagger Act* chez les expéditeurs en vrac. Il traite principalement de charbon mais également d'autres marchandises en vrac—ainsi que des expéditeurs et des réceptionnaires de marchandises en vrac.

M. Bishop: Qui l'a publié?

M. Benjamin: La Fédération américaine des consommateurs. Ce groupe et d'autres encore demandent actuellement au Congrès de réviser la législation sous au moins huit différents aspects à cause de ses effets néfastes sur les expéditeurs et les réceptionnaires de marchandises en vrac transportées par chemin de fer aux États-Unis.

M. Bishop: Il ne s'agit pas d'un document présenté au nom des expéditeurs en vrac.

M. Benjamin: Non, c'est tout simplement une recherche sur l'évolution du transport des marchandises en vrac dans son incidence sur les expéditeurs et les réceptionnaires.

M. Bishop: Sans vouloir monter cette question en épingle, je crois fermement que ce n'est pas là l'expérience des expéditeurs d'engrais en vrac.

M. Benjamin: Je disais tout simplement que vous auriez peut-être intérêt . . . Plusieurs autres demandes ont été présentées au Congrès, non pas uniquement par cet organisme mais par d'autres également qui, en raison de leur expérience particulière, voudraient faire réviser le *Stagger Act*.

[Text]

The Chairman: You both were talking at the same time, Mr. Benjamin. Did you hear that part of his answer? He did not want to argue with you but he said that was not in the experience of the bulk shippers as you knew it.

Mr. Benjamin: On the transporter thing then, would you agree that the Canadian carriers for international traffic, rail and truck, should be able to work on the same basis as Americans or the carriers of any other country?

Mr. Bishop: I would most definitely agree with that.

Mr. Benjamin: Would you then support some sort of a separate regime, one having to do with international traffic solely under the jurisdiction of the federal authority—I am thinking here particularly of trucking, but including trucking, rail and marine—solely under federal jurisdiction authority because we have run into a lot . . . There are 11 jurisdictions in the trucking industry and it is a jungle. They all have different regulations. They are handy. Both rail people and truckers have complained that on that crossborder traffic they are handicapped compared to U.S. carriers.

Mr. Bishop: Are you asking whether or not there should be two types of regulation—one on domestic and one on transborder?

• 1645

Mr. Benjamin: Yes, or a divided regulatory agency.

The Chairman: [Inaudible—Editor]

Mr. Bishop: I do not believe our association really has an expressed opinion on that point and any opinion I would give—I personally would be wary of two different regulatory systems. But I really cannot say that on behalf of our association, because it is not anything we have definitely canvassed with our associations.

Mr. Benjamin: I think you fellows are going to have to go back and do some more work. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Just to amplify Mr. Benjamin's general question in regard to confidential contracts—from your practical experience, do you see any merit in having some distinction between confidential contracts on border traffic and not confidential contracts on domestic traffic?

Mr. Bishop: I understand your question and . . .

The Chairman: Maybe the same answer.

Mr. Bishop: —I am going to have to give you the same answer. You mentioned from my own experience, and I do not have any.

[Translation]

Le président: Vous parliez tous les deux en même temps, monsieur Benjamin. Avez-vous entendu la dernière partie de sa réponse? Il disait qu'il ne voulait pas vous contredire mais qu'il pensait tout simplement que ce n'était pas là l'expérience des expéditeurs en vrac qu'il connaissait.

M. Benjamin: Pour en revenir à la question du transport transfrontalier, alors, êtes-vous d'avis que les transporteurs canadiens du trafic international, par rail et par camion devraient être autorisés à travailler suivant les mêmes règles que les Américains ou que les transporteurs de tout autre pays?

M. Bishop: Je serais en effet tout à fait d'accord avec cette proposition.

M. Benjamin: Seriez-vous alors en faveur d'une sorte de régime distinct, portant sur le trafic international relevant uniquement de la compétence fédérale—je pense ici en particulier à l'industrie du camionnage, mais cela pourrait également inclure le transport ferroviaire et maritime—on est contraint de réglementer au niveau fédéral à cause de toutes les difficultés rencontrées . . . Il existe 11 instances de réglementation de l'industrie du camionnage au Canada et d'est un embrouillamini total. Chacune a une réglementation différente. Ce n'est pas commode. Les transporteurs par chemin de fer et les camionneurs se sont plaints de souffrir d'un handicap par rapport aux transporteurs américains en matière de trafic transfrontalier.

M. Bishop: Si je comprends bien, vous demandez s'il ne devrait pas y avoir deux types de réglementation, l'une applicable au transport intérieur et l'autre au trafic transfrontalier?

M. Benjamin: Oui, ou un organisme de réglementation à pouvoirs partagés.

Le président: [Inaudible—Rédacteur]

M. Bishop: Sauf erreur, notre association ne s'est jamais prononcée à ce sujet. Quant à mon opinion personnelle—je me méfierais de deux organismes distincts de réglementation. Mais mon opinion n'engage en rien mon association, car nous n'avons jamais examiné la question à fond.

M. Benjamin: Je crois, messieurs, que vous devrez approfondir la chose. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie. Pour développer la question générale qu'a posée M. Benjamin au sujet des contrats confidentiels, à partir de votre propre expérience, voyez-vous quelque avantage à faire une distinction entre les contrats confidentiels pour le commerce limitrophe, et les contrats non confidentiels pour le commerce intérieur?

M. Bishop: Je comprends parfaitement la question et . . .

Le président: Et la même réponse vous vient à l'idée.

M. Bishop: En effet, je vais devoir vous donner la même réponse. Vous avez parlé de ma propre expérience et je n'en possède aucune.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Bishop and Mr. Brown. As I say to other witnesses, your brief—although you ran over it pretty well—it was a very short brief so that is why we let you go over it in a little more detail. There are other briefs that are long so we just cannot take the time to go over them word by word; but whether we do or not, they all go to the staff and are assessed in more detail by the experts, and we get their input when we start to deliberate on what we are going to try to write. Thank you very, very much for coming.

Le vice-président: Nos prochains témoins seront les représentants de l'Association québécoise des transporteurs aériens.

Messieurs, nous avons lu le mémoire que vous avez présenté au Comité. Si vous n'en faites qu'un résumé, nous aurons plus de temps pour les questions.

M. Pierre Desbiens (président de l'Association québécoise des transporteurs aériens): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je m'appelle Pierre Desbiens et je suis président de l'Association québécoise des transporteurs aériens. Je suis accompagné ce soir de Michel Leblanc, qui est le président ex officio de l'Association, et de M. Brian Jenner, qui en est le directeur exécutif. M. Jenner vous fera un résumé du mémoire que nous vous avons soumis.

M. Brian Jenner (directeur exécutif, Association québécoise des transporteurs aériens): Monsieur le président, nous prévoyions lire notre mémoire en entier. Par conséquent, nous n'avons pas préparé de résumé. Mais je vais quand même vous faire un court résumé à partir de la table des matières.

Il est très important de comprendre que notre association, autant que nous sachions, est le seul porte-parole du petit entrepreneur en transport aérien au Canada. Nous représentons une cinquantaine de membres actifs; nous représentons en tout environ 80 compagnies aériennes du Québec.

Qui plus est, partout ailleurs au Canada où nous sommes allés, nous n'avons rencontré personne qui parlait au nom de ce groupe d'entrepreneurs en transport aérien, c'est-à-dire les très petites compagnies. Donc, nous considérons que nous parlons au nom de l'ensemble de ce secteur de l'industrie. Ce secteur de l'industrie n'a eu aucun porte-parole jusqu'à maintenant dans toute la polémique de la déréglementation.

Chaque fois qu'on parle de déréglementation au Canada, même chez les transporteurs, on a beaucoup de difficulté à parler d'autre chose que des services à horaire fixe, des services réguliers, des services genre Air Canada ou Air Canada en miniature.

• 1650

Le ministre lui-même, M. Mazankowski, parle souvent des petites entreprises qui vont se développer à partir de la déréglementation et qui vont utiliser des appareils de type DASH-8. Ces appareils DASH-8 coûtent environ 8 millions de dollars aujourd'hui. Pour bien délimiter le secteur de la petite entreprise, il faut comprendre que le petit entrepreneur en transport aérien moyen a fait des investissements totaux d'environ 500,000\$. Des appareils du genre du Aztec coûtent

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, messieurs Bishop et Brown. Comme je le dis aux autres témoins, il s'agissait d'un mémoire succinct et c'est pourquoi nous vous avons permis d'entrer un peu plus dans les détails. D'autres mémoires sont si longs que nous ne pouvons prendre le temps de les lire au long. Mais que nous le fassions ou non, ils sont tous acheminés au bureau du personnel où des experts les dissèquent, puis nous font part de leurs observations, à partir desquelles nous nous consultons à savoir ce que nous tenterons d'écrire. Je vous remercie beaucoup de vous être présentés.

The Vice-Chairman: Our next witnesses are the representatives of the *Association québécoise des transporteurs aériens*.

Gentlemen, we have read the brief you presented to the committee. If you will just summarize it for us, we will have more time for our questions.

Mr. Pierre Desbiens (President, Association québécoise des transporteurs aériens): Mr. Chairman, members of the committee, my name is Pierre Desbiens and I am President of the *Association québécoise des transporteurs aériens*. I have with me tonight Mr. Michel Leblanc who is the ex-officio President of the Association as well as Mr. Brian Jenner who is our Executive Director. Mr. Jenner will give you a summary of the brief we have submitted.

Mr. Brian Jenner (Executive Director, Association québécoise des transporteurs aériens): Mr. Chairman, we thought we would be reading our brief in full. Therefore, we have not prepared any summary. However, I will summarize the document using the table of contents.

It is very important to understand that our Association, as far as we know, is the only organization acting as spokesman for the small air transport businessman in Canada. We represent some 50 active members; in all, we represent some 80 Quebec air transportation companies.

Besides that, wherever else we have gone in Canada, we have not met anyone speaking for this group of air transportation sectors, the very small companies. So we consider that we speak for this sector of the industry as a whole, which has never yet had any voice in this whole debate on deregulation.

Any time there is talk of deregulation in Canada, even among carriers, you have all kinds of problems getting anyone to speak about anything except scheduled services, regular services, Air Canada or miniature Air Canada-type services.

The Minister himself, Mr. Mazankowski, often talks about the small businesses that are going to be developing thanks to deregulation and who will use the DASH 8 aircraft, which costs some \$8 million today. To really define the small business sector, you have to understand that the average small air carrier has something like \$500,000 invested in total. Aircraft like the Aztec cost around \$40,000, \$50,000 or \$60,000 and the small carriers might have one, two, three or

[Text]

40,000\$, 50,000\$ ou 60,000\$, et les petits entrepreneurs peuvent en avoir un, deux, trois ou quatre. Si vous comparez ces entrepreneurs à ceux qui utilisent deux ou trois DASH-8, ce qui représente 24 millions de dollars d'investissement, vous commencez à comprendre ce qu'est une petite entreprise de transport aérien.

Ces petits entrepreneurs en transport aérien représentent de 90 à 95 p. 100 du total des transporteurs au Canada. Par exemple, Air Canada et CP Air sont de gros entrepreneurs. Il y a ensuite les entrepreneurs moyens, ceux qu'on appelait les transporteurs régionaux; ce sont Québecair, Nordair, PWA. Ensuite il y a les transporteurs comme City Express; le ministre dit que ce sont de petits transporteurs. À notre point de vue et au point de vue de nos membres, ce sont tous de très gros entrepreneurs. Ils ont tous une chose en commun: ils volent selon des horaires fixes et chaque passager paie tel prix pour un voyage donné.

La plupart de nos membres vous offrent l'utilisation de leur aéronef à l'heure que vous voulez, vers la destination de votre choix et à tel taux par heure de vol. Peu importe le nombre de passagers à bord de l'aéronef, c'est le même prix.

Ce genre de service nolisé est complètement différent du service dont on parle normalement quand on parle de déréglementation. C'est ce secteur des services nolisés avec de petits avions qui a été complètement oublié par le ministre dans sa politique de transport aérien. C'est pour cette raison que nous sommes venus témoigner aujourd'hui.

Depuis un an, nous avons essayé de faire valoir cette différence au ministre en lui écrivant ou en lui parlant directement, mais sans succès jusqu'à maintenant. Chaque fois que nous parlons du transport nolisé, on nous répond en parlant d'horaires et de taux par passager. Donc, on ne peut pas revenir assez souvent sur le fait qu'on parle d'un secteur du transport aérien qui implique de petits aéronefs, qui volent la plupart du temps dans des régions plus ou moins éloignées et qu'il ne s'agit pas d'un service régulier.

La politique du ministre, telle qu'exposée dans *Aller sans entraves*, est basée sur quelques énoncés qui, nous semble-t-il, prennent leur racine dans la théorie économique qui veut que la concurrence accrue fasse baisser les prix. C'est vrai en général, mais il n'y a pas que les prix à prendre en considération quand on analyse les aspects positifs et les aspects négatifs d'une politique. Il n'y a pas seulement les prix en termes de dollars, mais aussi les prix en termes sociologiques et en termes de services à la communauté.

• 1655

Étant donné que l'AQTA représente encore les petits transporteurs, les petites entreprises, et que ces petites entreprises travaillent surtout dans les petites localités, dans les petites régions du Québec et du Canada, nous voulons faire valoir qu'il est nécessaire que ces entreprises-là passent à travers une période de déréglementation pour continuer à offrir un service. Nous voulons faire valoir le fait que la politique actuelle risque de créer une concurrence qui empêchera la survie de plusieurs de ces compagnies-là.

[Translation]

four of those. If you compare them to those who are using two or three DASH 8's, which represent \$24 million in investment, then you will start to have an understanding of what the small air transportation business is really like.

These small air carriers represent some 90% to 95% of all carriers in Canada. For example, Air Canada and CPAir are big companies. Then you have the medium companies, what we call the regional air carriers, such as Quebec Air, Nordair, and PWA. Then you have the carriers like City Express; the Minister calls these small carriers. From our point of view and from our members' point of view, these are all very big carriers. They all have one thing in common: they fly a fixed schedule and each passenger pays a given price for a given trip.

Most of our members offer the use of their aircraft at the hour you want, to the destination of your choice and at a given price per hour of flight. No matter how many people are on board, you pay the same price.

This kind of charter service is completely different from the service you normally talk about when you talk about deregulation. It is the area of small-plane chartered services, and it was completely forgotten by the Minister in his air transportation policy. That is why we are here today.

For a year now, we have been trying to explain this difference to the Minister either by writing him directly or talking directly to him but without any success to date. Any time we raise the question of chartered flights, we are given an answer with schedules and rates per passenger. So we cannot insist often enough on the fact that we are talking about a sector of air transportation that involves small aircraft which, most of the time, fly in more or less isolated regions and do not provide regular service.

The Minister's policy, as set out in the *Freedom to Move* paper, is based on a few principles which, in our view, seem to take root in that economic theory according to which increased competition leads to a drop in prices. Generally speaking, it is true, but prices are not the only factor to be taken into consideration when one analyses the positive and negative aspects of a policy. There is not only the question of prices in terms of dollars, but one must also consider prices in sociological terms as well as in terms of services being offered to a community.

As the AQTA still represents small carriers, small business, and these small companies mainly work in the small communities, in the boondocks of Quebec and Canada, we would like to point out that it is necessary for such carriers to go through a deregulation period to continue to offer a service. We want to point out that the present policy entails the risk of creating competition which will edge out many of them.

[Texte]

Deux aspects de la politique seront néfastes pour ces entreprises et donc pour les régions en question.

Premièrement, une concurrence sans limites territoriales va permettre à des entrepreneurs de la région de Montréal, par exemple, d'aller desservir des régions éloignées en période de pointe. Ils enlèveront aux entrepreneurs locaux les quelques contrats du gouvernement et de grosses entreprises qui sont la base de leur commerce. Si on leur enlève la base économique de leur commerce, ils risquent de disparaître. Quand ils disparaîtront, il n'y aura plus de service pour la population locale. L'entrepreneur qui a écrémé le marché retourne à Montréal. Il fait des excursions d'une, deux, trois ou quatre semaines, puis il s'en va ailleurs. Il se spécialise dans ce marché de l'écrémage.

Deuxièmement, quand on donne un permis à n'importe qui, on affaiblit le transporteur local. Si on donne un permis à n'importe qui, l'homme d'affaires ou le professionnel qui a envie ou besoin d'un avion pour ses affaires personnelles va pouvoir demander un permis et ainsi devenir transporteur aérien. Son but principal est de se servir lui-même. Mais pour faire croire qu'il est véritablement un transporteur, il va faire certaines incursions dans le marché local. En agissant ainsi, il va affaiblir le véritable transporteur.

Ces deux choses risquent d'affaiblir ces transporteurs au point qu'ils disparaîtront et cesseront d'offrir à la population locale un service nécessaire.

En ce qui concerne les gros transporteurs qui sont principalement visés par la déréglementation, nous soupçonnons que les bienfaits de la déréglementation seront plus ou moins atténués par la ruse des transporteurs eux-mêmes. Ils sont déjà en train de se protéger, de se procurer des marchés plus ou moins sûrs. Nous, à l'AQTA, pensons que les bienfaits et les économies d'une déréglementation au niveau de compagnies comme Air Canada et City Express ne contrebalancent pas les aspects néfastes de la déréglementation au niveau des petits transporteurs et des régions éloignées. Nous croyons qu'on devrait faire une distinction entre les deux.

• 1700

Nous demandons simplement que le gouvernement, avant d'aller plus loin, prenne le temps d'étudier sérieusement et en profondeur les effets de la déréglementation sur ce secteur de l'industrie, sur ces régions éloignées. Nous demandons de participer à cette été tentée dans notre secteur et nous pouvons nous servir de cette expérience pour effectuer une étude pragmatique et non théorique de ce qui se passerait.

Cela résume essentiellement ce que nous voulons.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, monsieur. Le texte complet de votre mémoire sera annexé au compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

Vous parlez dans votre mémoire de villes comme Québec, Rivière-du-Loup, Mont-Joli, Bonaventure, Saint-Honoré et Sept-Îles, mais vous ne parlez pas des Îles-de-la-Madeleine. Tout de même, je suis député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine, et je suis très conscient de vos problèmes. Je vous demande d'excuser l'absence de M. André Plourde, qui est

[Traduction]

Two aspects of this policy will be disastrous for those companies and therefore for the regions in question.

First of all, competition without territorial limits will mean that companies from the Montreal area, for example, will be able to serve isolated regions during peak traffic periods. They will be taking away from the local companies the few government and big business contracts that are the backbone of their trade. If you take away the economic basis of their work, they may fold. If they do, no one else will be there to serve the local population. The big company, having skimmed off the market, will then go back to Montreal. He will be flying there for 1, 2, 3 or 4 weeks and then go seek business elsewhere. You will be developing specialists in the skimming of such markets.

Secondly, when you give a licence to just anyone you are weakening the local carrier. If a licence is given to just anyone, the businessman or the professional person who wants or needs an airplane for his personal business is going to be able to ask for a licence and become a carrier himself. His main goal is to fly himself. But to give credence to the idea that he is a real carrier, he will be making some incursions into the local market. In so doing, he will weaken the real carrier.

Those two things just might weaken carriers to the point where they will disappear and cease offering a necessary service to the local population.

As for the big carriers who are the main targets of deregulation, we suspect that the benefits of deregulation will be more or less softened through the ruses of the carriers themselves. They are already covering themselves and getting their hands on certain markets that are more or less safe. We in AQTA feel that the advantages and savings that would accrue to such companies as Air Canada and City Express as a result of deregulation do not counterbalance its negative effect on small carriers in distant regions. We feel that a distinction should be made between the two.

We are just asking that before the government go any further, it take the time to make an in-depth and serious study of the effect of deregulation on this sector of the industry and on outlying regions. We would like to participate in this study. Deregulation has already been tried in our sector and we can use these trials to draw up a pragmatic and concrete study of what would happen.

That basically summarizes what we want.

The Vice-Chairman: Thank you very much, sir. The full text of your brief will be attached to the minutes of today's meeting.

In your brief you refer to towns such as Quebec, Rivière-du-Loup, Mont-Joli, Bonaventure, Saint-Honoré and Sept-Îles, but you do not refer to the Magdalen Islands. Nevertheless, I am the M.P. for Bonaventure—Magdalen Islands, and I am very aware of your problems. I would ask you to excuse the absence of Mr. André Plourde, M.P. for Kamouraska—

[Text]

député de Kamouraska—Rivière-du-Loup. Malheureusement il avait d'autres engagements cet après-midi à Rivière-du-Loup.

Depuis que le Comité a commencé à traverser le pays, c'est la première fois qu'on entend un mémoire comme le vôtre. C'est la première fois que l'on parle de la façon dont les vols nolisés seront affectés par la déréglementation.

Nous commençons maintenant la période de questions. Je donne la parole à M. Angus du Nouveau parti démocratique.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen. Unfortunately, I cannot speak French, so you will have to bear with me—or maybe you are better than I am and you are able to converse in both languages.

I want first to thank you for your very excellent brief. I think the kind of information you have passed on to us will be very helpful for those of us on this side of the table to make the arguments about some of the dangers of the white paper.

I would like you maybe to expand on your comments on pages 4 and 5, your historical look at air deregulation in the period from 1958 to 1963, where the number of operating licences doubled and, you say, the government of the day lost all control over safety in the operation of all the newcomers.

Can you fill in members of the committee as to exactly what happened back in those days?

Mr. Jenner: Back in those days, almost 30 years ago, we are not too sure what happened. That is exactly what we would like the government to tell us. That is exactly the type of study we would like to participate in, but, being a small association, we do not have the resources to do the study.

We do know that in 1958 there was a deregulation and that deregulation affected strictly the type of air carriers that we are talking about, with the specific exemption of Air Canada and all types of airline transportation.

• 1705

We also know that in 1963 the second Conservative government reinstated deregulation. We understand from some of our members who were there at that time that the reason they reinstated deregulation was because the Ministry of Transport more or less lost control of the situation from the point of view of security, because they had doubled the number of carriers in Canada.

We do not have the answer. We do not know exactly what happened, but we know two things from the people who were there. We know it was not a particularly interesting situation for the air carriers. We have some figures that indicate that the total revenues, even with double the number of air carriers, went down instead of going up, which would indicate that there were fewer people using more services. We know the Conservative government decided it was not interesting to continue with a deregulated environment. We also know that it was deregulated less than what is proposed right now.

[Translation]

Rivière-du-Loup, but unfortunately he had other commitments this afternoon in Rivière-du-Loup.

This is the first time since the committee began its travels that we have heard a brief such as yours. This is the first time that we have heard how chartered flights will be affected by deregulation.

We will now begin the question period and I give the floor to Mr. Angus of the New Democratic Party.

M. Angus: Merci, monsieur. Malheureusement, je ne parle pas français, alors je vous demande votre indulgence—ou peut-être que vous êtes plus chanceux que moi et vous parlez les deux langues.

J'aimerais d'abord vous remercier de votre excellent mémoire. Je pense que vos renseignements nous seront très utiles, surtout à ceux de ce côté-ci de la table, dans la préparation de nos arguments sur les dangers du Livre blanc.

Aux pages 5 et 6 vous donnez une histoire de la déréglementation du transport aérien. Vous dites qu'entre 1958 et 1963, le nombre total de permis d'exploitation a doublé et que le gouvernement de l'époque a perdu tout contrôle sur la sécurité des opérations de tous ces nouveaux venus. Pourriez-vous nous donner des précisions?

Pourriez-vous donner aux membres du Comité des précisions sur exactement ce qui s'est passé?

M. Jenner: Nous ne le savons pas trop. C'est précisément ce que nous voulons que le gouvernement nous dise. C'est exactement le genre d'étude à laquelle nous aimerions participer, mais comme notre association est assez petite, nous n'en avons pas les ressources.

Nous savons qu'en 1958 il y a eu déréglementation, et que cette déréglementation n'a touché que le genre de transporteurs dont nous parlons, et que Air Canada et toutes les compagnies aériennes ont été exemptées.

Nous savons également qu'en 1963 le deuxième gouvernement conservateur a réinstauré la déréglementation. Certains de nos membres, qui étaient présents à cette époque-là, nous ont fait savoir que la déréglementation avait été réinstaurée, tout simplement parce que le ministère des Transports avait plus ou moins perdu le contrôle de la situation, du point de vue de la sécurité, et parce que le nombre de transporteurs avait doublé au Canada.

Nous ne savons pas comment vous répondre. Nous ne savons pas exactement ce qui s'est passé, mais c'est ce que nous avons pu conclure d'après ce que nous ont dit nos membres. Nous savons que ce n'était pas particulièrement rose pour les transporteurs aériens. Même si le nombre des transporteurs aériens avait doublé, nos chiffres prouvent que le total des revenus avait fléchi au lieu de grimper, c'est-à-dire qu'il y avait moins d'usagers pour plus de service. Le gouvernement conservateur a donc décidé qu'il n'était pas souhaitable de maintenir la déréglementation. Nous savons également que les

[Texte]

There is the question of base protection, which we mention in our brief. This base protection at this very moment in Canada does not exist; since September 28, the Canadian Transport Commission eliminated the base protection. This is one of the main problems as far as we are concerned. That base protection continued to exist during the deregulated period from 1958 to 1963, and even with that base protection they still had major problems.

I would like to be able to answer your question; I would like someone to be able to answer it for me, because we are putting forth exactly the same question.

Mr. Angus: Well let me bring us up to the present. I think you are quite right in pointing out the lack of information on that. I think if we are to do our job right we damn well better learn from history and not make the same mistakes again, as we seem to be at least heading in that direction.

One of the things we are concerned about is that in a deregulated environment, whether it is in the charter sector or whether it is in the unit toll, as you refer to it, there are going to be winners and losers in any kind of open competition. Those who are on the losing side, while they are still operating, when there is that fine line between solvency and bankruptcy, that is when they start to cut corners. I am wondering if you could sort of project for us what happens as somebody gets closer and closer to the bankruptcy edge. Let us talk about what that last customer on the last flight is going to have to face.

Mr. Jenner: He is going to have to face less-experienced personnel, because the personnel will be paid less. He is going to have to face less competent maintenance personnel, therefore aircraft that are not maintained as well as they were. Also, because of lower pay scales for the people, he is going to face a tendency where parts on an aircraft are worn but legally speaking they are still serviceable, so we will leave them there; whereas in a healthy air transport economy most carriers will try to offer the best service and they will change parts that are worn to avoid having breakdowns and taking risks that will eventually cost more. But in a panic situation just before the bankruptcy, you are going to be trying to get every last minute of use out of every last part on every aircraft.

M. Michel Leblanc (président ex officio, Association québécoise des transports aériens): Puis-je ajouter que ce sera davantage marqué dans le secteur du transport nolisé que dans le secteur du transport à taux unitaire? A taux unitaire, les avions volent sur des routes préétablies, à horaire fixe, et le service de surveillance de Transports Canada sait en tout temps où est l'avion, à quelle heure il vole, quel pilote est aux commandes et ainsi de suite. Dans le secteur du nolisement, surtout si on enlève la protection de base, on ne saura plus qui est le pilote de l'avion, dans quel état est l'avion et où est l'avion. On pourra toujours aller au bureau de la compagnie et demander où est tel avion ou tel hydravion, mais on pourra pas aller l'inspecter.

[Traduction]

objectifs de déréglementation étaient moindres que ceux qui sont proposés aujourd'hui.

Notre mémoire mentionne la protection de base qui n'existe plus au Canada, depuis son abolition le 28 septembre dernier par la Commission canadienne des transports. C'est justement là un des plus graves problèmes, d'après nous. En effet, cette protection de base avait été maintenue au cours de la période de déréglementation de 1958 à 1963, mais elle n'a pas empêché de graves problèmes de survenir.

J'aimerais bien pouvoir vous répondre, ou que quelqu'un d'autre le fasse à ma place, parce que nous nous posons exactement la même question.

M. Angus: Revenons au présent. Vous avez raison de parler de manque d'information. Si nous voulons faire du bon travail, il nous faut tout d'abord tirer une leçon de l'histoire pour éviter de refaire les mêmes erreurs, ce vers quoi nous semblons nous diriger.

Ce qui nous inquiète notamment dans la déréglementation, c'est qu'advenant la libre concurrence, il y aura forcément des gagnants et des perdants, que l'on parle du secteur des vols nolisés ou des tarifs unitaires, comme vous dites. Or, ce sont les exploitants qui sont en train de perdre qui tentent de contourner les règlements, puisque la démarcation entre la solvabilité et la faillite est très ténue. Pouvez-vous nous expliquer ce qui se passe au fur et à mesure qu'un exploitant se rapproche de la faillite? Quels services cet exploitant offrira-t-il au dernier client de son dernier vol?

M. Jenner: Son personnel sera moins rémunéré, donc moins expérimenté. Son personnel d'entretien sera moins compétent, et les avions seront donc moins bien entretenus. Étant donné que ses échelles salariales seront plus basses, certaines pièces des avions usées, mais toujours navigables, ne seront pas remplacées. Au contraire, dans une économie de transport aérien saine, la plupart des transporteurs voudront offrir le meilleur service et remplaceront donc les pièces usées afin d'éviter une panne éventuelle et d'éviter de prendre des risques qui finiraient par leur coûter plus cher. Mais dans la situation de panique qui précède immédiatement la faillite, vous tenterez au contraire de tirer le plus de services possibles de toute pièce d'équipement sur chacun de vos avions.

Mr. Michel Leblanc (Ex official president, Association québécoise des transports aériens): May I add that this phenomenon will be more noticeable in the charter sector than in the unit toll sector? With unit tolls, airplanes fly on pre-established routes, at set times, and the monitoring service of Transport Canada knows where the airplane is at any given moment, its take-off time, who is at the controls, and so forth. In the charter services sector, especially if the base protection is removed, we will no longer know the pilot of the aircraft, its condition, or its whereabouts. We can always go to the company's offices and ask where such and such an airplane or seaplane is, but we cannot go and inspect it.

[Text]

• 1710

Dans un cas comme celui dont vous parlez, le dernier mois avant la faillite, personne ne pourra garantir la navigabilité d'un avion à 150 milles dans le bois. Il sera impossible de vérifier.

Mr. Angus: In terms of the existing inspection services at Transport Canada, how often do you see them as individual members of your association? How often do you see them? For how long are they there? What kind of review do they conduct on your operations?

Mr. Desbiens: Les inspections des inspecteurs de Transports Canada dépendent de la taille des transporteurs d'abord. Dans une petite ou moyenne entreprise d'aviation, il y a au minimum une visite de base par année. Ils arrivent à l'improviste et font une inspection complète de la base: les avions, les effectifs. Cette inspection de base est la responsabilité d'un certain service de Transports Canada. D'autre part, un autre service, sur rendez-vous, fait subir des tests de compétence à nos pilotes et vérifie une partie de la documentation. Donc, il y a toujours au minimum une inspection de base complète par année et il y a en plus des vérifications de la compétence des pilotes.

Mr. Jenner: On that subject, may I add that our association has a tri-monthly newsletter, and the August issue had a lengthy article where a representative of the Ministry of Transport explained in detail exactly what types of inspections were carried out and the frequency that should normally be used.

Mr. Angus: We heard in our hearings in Vancouver from a representative—and I cannot remember the correct name—from a southern Alberta association of chartered groups, and they expressed the concern that there was not enough inspection out there, that the kind of observations they were under was very superficial. In fact, they suggested that it was moving more into a paperwork review, making sure the forms had been filled out right and perhaps not doing as much on the mechanical side and the air-worthiness side. We have also heard elsewhere that there just are not enough inspectors out there to deal with the existing system, let alone a deregulated one where a lot more people are in the air.

Mr. Desbiens: Vous pouvez vous imaginer ce qui va se produire quand il va y en avoir deux ou trois fois plus chez les petits transporteurs. Les inspecteurs qui viennent une fois par année pourront-ils répondre à la demande? Est-ce que le service d'inspection de navigabilité de Transports Canada suffira à la tâche?

Pour revenir à notre mémoire, nous avons toujours approuvé, jusqu'à un certain point, la déréglementation pour ceux que nous appelons les gros transporteurs. Il est bien évident qu'il n'y aura pas 50 gros transporteurs qui vont venir s'installer au Québec, car il faut faire de trop gros investissements. Mais c'est très différent chez les petits transporteurs. Comme notre directeur général le disait, n'importe qui possédant un avion va pouvoir obtenir un permis pour alléger son fardeau fiscal en profitant de certaines dépréciations. N'importe qui va pouvoir devenir une compagnie. Est-ce que Transports Canada va pouvoir faire les inspections chez tous

[Translation]

In a case such as the one you were referring to, in the final months before bankruptcy, no one will be able to guarantee the airworthiness of an airplane that is 150 miles out in the woods. It would be impossible to check.

M. Angus: Pour ce qui est des services d'inspection actuels de Transports Canada, combien de fois sont-ils assurés pour les membres de votre association? Combien de fois voyez-vous les inspecteurs? Combien de temps restent-ils? Quelle surveillance font-ils de vos opérations?

Mr. Desbiens: Transport Canada inspections depend first of all on the size of the carrier. In a small or medium-sized airline, there would be a minimum of one visit a year. They arrive unexpectedly and carry out a full inspection of the base, the airplane and the staff. The base inspection is a responsibility of a certain service of Transport Canada. There is another service, provided by appointment, which carries out proficiency tests for our pilots and checks a portion of the documentation. There is always at least one full base inspection per year, plus several checks of pilot proficiency.

M. Jenner: Dans la même veine, je tiens à vous dire que notre association publie une lettre trimestrielle, et dans le numéro d'août il est paru un article où un représentant du ministère des Transports explique en détail quelles sont les inspections et leur fréquence normale.

M. Angus: Pendant nos audiences, il y a un représentant d'une association du sud de l'Alberta—et je ne me souviens pas du nom exact—qui a parlé des services nolisés. Il nous a exprimé son inquiétude sur la fréquence des inspections et leur caractère superficiel. Il nous a dit qu'il s'agit plus ou moins d'étudier les paperasses, de s'assurer que les formules ont été bien remplies, mais qu'on ne vérifie pas vraiment la navigabilité de l'appareil ou le côté mécanique. D'autres nous ont dit que le nombre d'inspecteurs ne suffit pas au système actuel, sans parler d'un système déréglementé où il y aurait beaucoup plus de vols.

Mr. Desbiens: You can imagine what is going to happen when the small carriers have two or three times as much business. Can inspectors who come out once a year meet the demand? Will Transport Canada's inspection service be up to it?

To come back to our brief, to some extent we have always approved of deregulation for those we call large carriers. It is obvious that 50 large carriers are not going to set up business in Quebec because that would mean too large an investment. But it is different for small carriers. As our director general just said, anybody with an airplane is going to be able to obtain a permit in order to get tax relief through various depreciations. Anybody is going to be able to incorporate himself. Will Transport Canada be able to carry out inspections of all these small carriers? That is a question that will have to be answered before we proceed with total deregulation.

[Texte]

ces petits transporteurs? C'est une question à laquelle il faudrait répondre avant de procéder à la déréglementation totale.

• 1715

Mr. Jenner: We have all seen aircraft that are supposedly commercial aircraft, operated by people who do not have hangers, who do not have permanent maintenance staff. We have all seen them go through inspections, and we have about all seen these inspections done in the coffee room with the aircraft in a snowbank. With a light twin aircraft, where on every 100-hour inspection you are supposed to check the landing gear to see whether it goes up properly and comes down properly, when the aircraft has never left the snowbank... the serious operator looks at the logbook and says it is impossible that this inspection has been carried out properly. That situation already exists to some extent, and that situation is going to become chaotic from the time when you are able to get a permit just because you want one.

With a 747, a 737, even a DASH-8, very few people are willing to put out \$8 million, \$20 million, \$40 million for an aircraft if they are not sure they have a market and they are going to get a decent return on their money. But a lot of people are willing to put out \$40,000 for an aircraft because they have a certain personal need or because they rather fancy the idea of being an airline company and they have the \$40,000 that they can put into it. It is easy to get into. This is why you will probably see the same phenomenon this time around as we saw in 1958, where the number of air carriers in this category will increase at an absolutely phenomenal rate.

If I could come back to I think your first question, about maintenance, there is the experience of... the helicopter industry in the 1970s was deregulated in base protection, so that helicopters could go everywhere. And when helicopters went everywhere, the Ministry of Transport just completely lost control over the actual aircraft. In the helicopter industry you now have what you mentioned before: inspections that consist of paperwork inspections, where the people from Transport Canada go into the head office and look at the books.

Fortunately, the consumer of helicopters is, generally speaking, governments and very large industries; for example, the James Bay Energy Corporation. During that period the consumers themselves were able to police the maintenance of aircraft, to a certain extent. But when you get into the small airplanes, you are talking about the more or less average consumer. You are not talking about the person who is going down south on Air Canada, but you are talking about the / profane / people of a certain region. So they do not know what they are getting into.

Mr. Suluk: We seem to have the same problems when it comes to size. We have a very small population in the North,

[Traduction]

M. Jenner: Nous savons tous qu'il existe des compagnies aériennes supposément commerciales, exploitées par des personnes qui ne possèdent pas de hangars et qui n'ont même pas de personnel d'entretien permanent. Nous les avons tous vus se soumettre à des inspections, inspections qui se sont passées autour d'une table à café, l'avion étant resté parké dans la neige. Supposons le cas d'un petit bimoteur pour lequel un agent d'entretien est censé vérifier le train d'atterrissage toutes les cent heures pour s'assurer qu'il fonctionne convenablement, et supposons que l'avion n'ait jamais quitté le sol... l'exploitant sérieux jettera un coup d'oeil au livre de bord et se rendra vite compte qu'il est impossible que l'inspection ait été faite. Comme il existe déjà des cas de ce genre, la situation ne peut que s'envenimer, à partir du moment où vous accordez un permis à qui le veut.

Lorsqu'il est question de 747, de 737 ou même de DASH-8, rares sont ceux qui sont prêts à investir huit, vingt ou même quarante millions pour l'achat d'un avion, s'il ne sont pas sûrs d'avoir un marché et s'ils ne sont pas sûrs de faire des profits raisonnables. Or, il y en a beaucoup qui sont disposés à verser 40,000\$ pour acheter un avion, tout simplement parce qu'ils en ont besoin personnellement, ou alors parce qu'ils aiment bien l'idée de posséder une compagnie aérienne et qu'ils ont 40,000\$ à investir. C'est très facile de monter une compagnie aérienne. Voilà pourquoi il se reproduira sans doute le même phénomène qu'en 1958, et que le nombre de transporteurs aériens de cette catégorie augmentera à un rythme phénoménal.

Permettez-moi de revenir à votre première question au sujet de l'entretien; nous avons eu l'expérience de... dans les années 1970, l'industrie des hélicoptères a fait l'objet d'une déréglementation en ce qui concerne la protection de base, de sorte que les hélicoptères ont eu le droit d'aller n'importe où. C'est ainsi que le ministère des Transports a perdu complètement le contrôle de ce secteur de l'aviation, et que l'on retrouve exactement ce dont vous venez de parler, c'est-à-dire des inspections des aéronefs qui ne sont que sur papier et des agents de Transport Canada qui ne font que jeter un coup d'oeil aux livres de bord, sans quitter le siège social de la compagnie.

Fort heureusement, les clients des hélicoptères sont en général des gouvernements ou de très grandes industries, comme la Société d'énergie de la Baie James. Donc, au cours de la période de déréglementation, les consommateurs ont pu s'assurer eux-mêmes, dans une certaine mesure, de l'entretien de leur aéronef. Mais lorsqu'il est question de petits avions, le client est plus ou moins le consommateur moyen. Il ne s'agit pas de vacanciers s'envolant vers le sud avec Air Canada, mais plutôt d'habitants de certaines régions qui ne s'y connaissent absolument pas en matière d'aéronefs. Ils ne savent donc pas dans quoi ils se lancent.

M. Suluk: Nous avons exactement le même problème en ce qui concerne la taille de notre territoire. Notre population est

[Text]

and in fact pretty well all of the hearings were held in southern Canada and in major cities. So I could associate with you on the difficulty of small airline companies or small communities in isolated areas getting a fair hearing. I tend to get the same impression; and I could very well agree with you on your presentation and your complaints about those.

Regardless of that, I would like to ask whether you are saying there should be deregulation in large populated areas or in the major corridors between large centres, mainly in the southern part of Canada, but that in regions such as the one you represent, and perhaps in other regions as well, regulation should continue. Are you saying that? What exactly are you saying, first of all? Or are you suggesting that the government should do?

• 1720

M. M. Leblanc: Le premier message qu'on veut transmettre est le suivant: pour les entreprises de vols nolisés se servant de petits avions de 18,000 livres et moins au Canada, il devrait y avoir une protection de base. Cela protégerait en même temps les petites localités qui pourraient bénéficier à l'année des services des transporteurs locaux. C'est le premier et le plus important message qu'on veut transmettre, ceci pour des raisons de sécurité et de disponibilité dans les régions éloignées et même dans toutes les régions du Canada.

Nous n'avons pas pris position en ce qui concerne le taux unitaire dans les régions du Nord parce que nous représentons très peu de membres dans ces régions, mais nous sommes très sympathiques à la position de NATA.

Mr. Suluk: If the community, or a region, you represent has a small population, how could larger carriers come into your region, if it is not worth for larger airline companies to come to your region and skim off, in your words, money from the smaller areas? How do you think the larger companies will come to the small areas in the first place? Would you not still have a large enough region for the small companies to serve?

M. M. Leblanc: Je peux vous donner l'exemple d'une localité du nord du Québec, la localité de Schefferville. C'est une région sinistrée depuis quelques années au point de vue de l'emploi, surtout depuis que la Reynolds a fermé ses portes. Il y a deux transporteurs de nolisement à Schefferville. Ils ont comme clientèle pendant toute l'année une population autochtone à desservir en cas d'urgence; il y a quelques compagnies minières qui font de l'exploration à partir de Schefferville; et il y a surtout une période de deux mois, en août et septembre, pendant la chasse au caribou, où il faut avoir beaucoup plus d'avions que pendant le reste de l'année. En période de réglementation, le Comité des transports aériens a limité le nombre de permis à Schefferville à deux ou trois, parce que c'était le nombre qu'il croyait juste et équitable pour un service à l'année longue.

En période de déréglementation, alors qu'il n'y a pas de protection de base, les transporteurs du Sud qui, au mois d'août, n'ont pas grand-chose à faire avec leur avion, pourront aller à Schefferville et écrémer le marché. La même chose

[Translation]

très réduite et est concentrée dans le nord, alors que la plupart des audiences ont eu lieu dans le sud du Canada et dans les grandes villes. Je vous comprends donc fort bien lorsque vous parlez des difficultés qu'ont rencontrées les petites entreprises aériennes ou les petites localités isolées à se faire entendre. J'en tire la même impression; je souscris d'ailleurs à votre exposé et à vos doléances.

Quoi qu'il en soit, seriez-vous d'accord avec l'idée d'une déréglementation dans les régions de population très dense ou dans les grands corridors desservant les grands centres, surtout dans le sud du Canada, quitte à maintenir la réglementation dans les régions comme celle que vous représentez, et peut-être dans d'autres régions? Dites vous cela? D'abord, que dites-vous exactement? Qu'est-ce que vous proposez au gouvernement de faire?

Mr. M. Leblanc: The first message that we would like to get across is the following. For charter companies using small aircraft of 18,000 pounds or less in Canada, there should be basic protection. At the same time, this would protect small localities that might use local carrier throughout the year. That is the first and most important message we would like to put across, and this for reasons of safety and availability, not only in outlying regions but throughout Canada.

We have taken a position with respect to unit toll in northern regions, because we feel that we represent very few members in these regions, but we are very sympathetic to the NATA position.

M. Suluk: Si la collectivité ou la région que vous représentez n'a qu'une petite population, pourquoi pensez-vous que les gros transporteurs vont s'installer dans votre région, et piquer dans votre plat, s'il n'est pas rentable aux grandes compagnies aériennes de venir s'installer dans votre région? Qu'est-ce qui vous fait penser que les grandes entreprises vont aller dans des petites régions? Votre région n'est-elle pas assez grande pour toutes les petites compagnies?

Mr. M. Leblanc: I can give you an example of a region in northern Quebec, the Schefferville region. It has been a hardship region for several years as far as employment is concerned, especially since Reynolds shut down. There are two charter carriers in Schefferville. Throughout the year, they serve the native people in case of emergency; there are a few mining companies that do exploration out of Schefferville; and for two months, in August and September, during the caribou hunt, there are many more airplanes than there are the rest of the year. During the period of regulation, the Air Transport Committee has limited the number of permits for Schefferville to two or three, because that was the number it felt was fair for a year-long service.

With deregulation, when there is no base protection, carriers from the south who do not have a lot of business in August can fly up to Schefferville and skim off the market. The same thing could happen in Fort Chimo and in other Arctic villages, if

[Texte]

pourrait arriver à Fort Chimo et dans des villages de l'Arctique s'ils ont un commerce saisonnier important à l'époque où les avions ne sont pas beaucoup utilisés dans le Sud. À court terme, un gros utilisateur local pourrait peut-être bénéficier de cela, mais à long terme, et même à court terme dans le cas de la population locale, on souffrira quand le transporteur du Sud ou des grands centres se retirera du marché après l'avoir écrémé en haute saison.

Mr. Jenner: I would like to add that the example from Mr. Leblanc is a very, very good example. One point that should be considered is, you cannot draw a line on a map and say that everything above the line is *éloigné*, far away, and that everything below the line is close. Quebec City is far away with respect to New York, with respect to Toronto, with respect to Boston, with respect to Moncton, and with respect to the Islands.

Mr. Suluk: My next question then would mean, if Quebec or Fort Chimo or Resolute Bay, in terms of distance from major centres in Canada, are all the same, then how come up in the Northwest Territories, or up in the Arctic, costs are so high?

• 1725

We always hear companies saying: It costs a lot of money to operate an airline in the north; therefore we have to have very high prices and airfares and the distances are great. If there are no differences, then how do you explain the fact that the cost of flying in the north or in the Arctic is about two times as high as it is in the south? How do you explain that, or do you think maybe the airlines are really hoodwinking the government into giving them a lot of money or something?

Mr. Jenner: I think we should make it quite clear that we as an association are not against competition. We say as an association that if the market in Shefferville is able to maintain three competitors then let there be three competitors. We say, even further than that, that if there are 10 people in Shefferville who want to operate an airline then let there be 10 people, and if 2 or 3 out of the 10 are efficient enough and are competitive enough to survive then so be it. What we are saying is do not force those 10 people in Shefferville to compete not only with themselves but also with a company from Montreal who has come in just for the season and who has come in because he happened to get a very concentrated period of flying with a government contract for two or three weeks.

When we say that we do not want people coming in from the exterior, we are not saying that they are necessarily big. We are saying that they are specialized in skimming local markets. We are saying that people from any given locality... they might be in Fort Chimo and from Fort Chimo run all over the north and the south, going from one lucrative contract to the next, never staying in a given area so as to offer a continuous year-round service to those people.

We are saying that in those places that are more or less far away from the large centres there is a social requirement for that type of service. A businessman does not necessarily want

[Traduction]

there is profitable seasonal trade at a time when their airplanes are not being used very much in the south. Over the short term, a large local user might benefit from this, but over the long term, and even the short term in the case of the local population, they will suffer when the carrier from the south or other large centres withdraws from the market after having skimmed it off in the high season.

M. Jenner: J'aimerais ajouter que l'exemple donné par M. Leblanc est excellent. On ne peut pas tracer une ligne sur carte et dire que tout ce qui se trouve au-dessus de cette ligne est éloigné, et tout ce qui se situe en-dessous de cette ligne est proche. La ville de Québec est éloignée par rapport à New York, à Toronto, à Boston, à Moncton, et aux Îles.

M. Suluk: Si les villes de Québec, de Fort Chimo, ou de Resolute Bay, sont également éloignées des grands centres canadiens, comment se fait-il que les coûts sont si élevés dans les Territoires du Nord-Ouest et dans l'Arctique?

Les sociétés nous disent toujours que l'exploitation d'un service aérien coûte très cher dans le nord et que, par conséquent, compte tenu des grandes distances, les tarifs doivent être très élevés. Si, comme vous le prétendez, il n'y a pas de différence, comment expliquez-vous le fait que le coût d'exploitation d'un avion dans le nord ou dans l'Arctique soit à peu près le double de ce qu'il est dans le sud? Comment l'expliquez-vous? Pensez-vous que les compagnies aériennes réussissent à embobiner le gouvernement pour que ce dernier leur donne des subventions?

M. Jenner: Notre association n'est pas contre la concurrence, et que cela soit bien clair. Si la demande, à Shefferville, justifie l'existence de trois compagnies, laissons les faire. Nous allons même jusqu'à dire que si 10 compagnies aériennes veulent s'installer à Shefferville, laissons les faire, car sur les 10, il y en aura bien deux ou trois qui seront particulièrement efficaces et qui réussiront à survivre. Mais ne forcez pas ces 10 compagnies à Shefferville à se faire concurrence entre elle et faire face, en plus, à la concurrence d'une compagnie de Montréal qui vient s'installer pour deux ou trois semaines parce qu'elle doit assurer un très grand nombre de vols pour le gouvernement pendant cette période.

Nous rejetons donc les concurrents de l'extérieur, et pas seulement les gros. Ces gens là se spécialisent dans l'écramage des marchés locaux. Un jour, ils vont s'installer à Fort Chimo pour servir le nord et le sud, passant d'un contrat lucratif à un autre, ne restant jamais dans la même région afin d'être toujours là pour avoir ces contrats.

Nous estimons que ce genre de service est nécessaire dans les régions plus ou moins éloignées des grands centres. Un homme d'affaires ne veut pas toujours attendre le vol d'Air Canada ou

[Text]

to wait for Air Canada or City Express or any other airline to come into town because he wants to go to Boston. If you want to go from Seven Islands to Boston you may as a businessman want to rent an aircraft in Seven Islands and fly directly to Boston with the departure time that you wish, and you stay there a day or two days or three days, whatever you wish, and you come back when you wish, instead of conforming to an airline schedule in this sense.

Mr. Suluk: I understand that part now. So you would not mind deregulation to some extent as long as there could be controls for those kinds of operators.

I suppose the main aim of deregulation in larger centres is to have lower prices. In some areas, it is next to impossible to use competition to get lower prices. Do you know of any business mechanism in which those affairs could become equitable to other larger centres without using subsidies from governments?

Mr. Jenner: You are speaking of fares from the north to the larger centres?

Mr. Suluk: Yes, or within the north basically, or within a region.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Suluk. A very short supplementary, Mr. Belsher.

Mr. Suluk: He has not answered yet. I do not think he has answered it yet. I asked . . .

Mr. Jenner: No, I did not answer the last question.

Mr. Suluk: —if you have any suggestions.

• 1730

Mr. Jenner: As an association, I do not think we have any suggestions ready-made for you on the subject of transportation in the north. Our mandate is strictly limited to charter services everywhere in Canada.

The Vice-Chairman: Mr. Belsher, you have one minute.

Mr. Belsher: I am interested in your remark about the basic protection that you have in your brief. You already hold a licence in a small community, but you add another one or two aircraft to it. What happens to a new person who wants to try to come in and go up against you? He is kept out because you do not want . . . Are you allowing that?

Mr. Jenner: We are saying: Allow him to come, but allow him to come in on an equal footing. Do not allow him to come in without having the hangar space, without having the maintenance personnel, the maintenance equipment, the special tooling that is required. Do not allow him, because he has a base and a hangar in Toronto, to operate in Sept-Îles, because it is obvious that he cannot offer the services in Sept-Îles when his equipment and personnel are in Toronto.

A witness: On a year-round basis.

Mr. Jenner: On a year-round basis.

[Translation]

City Express pour aller à Boston. S'il se trouve à Sept-Îles, l'homme d'affaires qui veut aller à Boston voudra peut-être louer un avion afin de partir à l'heure qui lui convient, rester à Boston un jour ou deux et ensuite revenir à Sept-Îles, sans avoir été obligé de se conformer aux horaires d'une compagnie.

M. Suluk: Je comprends maintenant. Donc, vous approuvez la déréglementation dans la mesure où l'on impose quand même certains contrôles à ce genre d'exploitant.

L'objectif principal de la réglementation est de faire baisser les prix dans les grands centres. Dans certaines régions, il sera quasiment impossible de le faire. À part les subventions du gouvernement, quel mécanisme pourrait-on choisir vis à vis des exploitants de ces régions là pour que les tarifs ne soient pas plus élevés que dans les grands centres?

M. Jenner: Vous parlez des tarifs dans le nord par opposition aux tarifs des grands centres?

M. Suluk: Oui, du nord ou d'une région donnée.

Le vice-président: Merci, monsieur Suluk. Vous avez droit à une brève question supplémentaire, monsieur Belsher.

M. Suluk: Excusez-moi, mais le témoin ne m'a pas encore répondu. Je lui ai demandé . . .

M. Jenner: Non, je n'ai pas répondu à la dernière question.

M. Suluk: . . . avez-vous des suggestions à nous faire à cet égard?

M. Jenner: En tant qu'association, nous n'avons pas de proposition toute faite à vous donner sur le système des transports dans le Nord. Notre mandat est limité aux services nolisés partout au Canada.

Le vice-président: Monsieur Belsher, vous avez une minute.

M. Belsher: Je m'intéresse à votre remarque sur la protection de base dont il est question dans votre mémoire. Vous détenez déjà un permis pour une petite collectivité, mais vous voulez y ajouter un ou deux aéronefs. Qu'est-ce qui arrive à une nouvelle compagnie qui veut vous faire concurrence? Est-elle éliminée parce que vous ne voulez pas . . . Cela est-il permis?

M. Jenner: Nous disons qu'il faut le permettre, mais il faut le faire sur un pied d'égalité. Ne lui permettez pas de s'installer sans avoir le hangar, l'équipement et le personnel de maintien, et les outils spéciaux qui sont nécessaires. Ne lui permettez pas de s'installer à Sept-Îles rien qu'à cause de sa base et de son hangar à Toronto, car il est évident qu'elle ne peut pas offrir des services à Sept-Îles quand son équipement et son personnel sont à Toronto.

Un témoin: Toute l'année.

M. Jenner: C'est ça.

[Texte]

Mr. Belsher: This group might be interested to know that there was a group from Alberta that sounded somewhat similar to you folks, and I think they represented about 13 different small operators doing charter work such as you gentlemen are alluding to here in your brief, and they were asking for some sort of protection, too.

Mr. Jenner: We are very glad to hear it.

Le vice-président: Merci beaucoup, messieurs. Je m'excuse de m'être trompé tout à l'heure en disant que vous étiez les premiers. Mais au moins vous êtes les deuxièmes. Je vous remercie pour votre mémoire, dont vous nous avez remis une version anglaise et une version française. Je répète que votre mémoire sera annexé au compte rendu de la séance d'aujourd'hui, et soyez assurés que vos recommandations seront

M. Jenner: Merci.

Le vice-président: Le prochain témoin sera M. Legault qui représente Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc. Monsieur Legault, le temps nous est compté, mais vous pouvez faire un résumé de votre mémoire, et on passera ensuite aux questions.

M. Gilles Legault (président, Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.): Le document intitulé *Aller sans entraves* du ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, est un guide pour une nouvelle Loi nationale sur les transports. Il est important que le transport ferroviaire de marchandises soit déréglementé ou qu'on ait une réglementation plus libérale et autonome pour les compagnies de chemins de fer afin que ces dernières puissent concurrencer d'une façon plus efficace les autres transporteurs. En particulier, il faut que l'industrie du camionnage ait un monopole moins grand et que les compagnies de chemins de fer au Canada puissent concurrencer les transporteurs ferroviaires américains sur plusieurs lignes principales, ce qui représente environ 60 p. 100 du trafic en provenance ou à destination des États-Unis.

Dans le même document *Aller sans entraves*, ce qui concerne les abandons d'embranchements est important. Il faut que Transports Canada puisse instituer un programme pour venir en aide à ceux qui veulent mettre sur pied de nouvelles compagnies de transport ferroviaire sur de courtes distances et prendre en charge et exploiter les embranchements qui sont abandonnés par les deux grands réseaux nationaux, le CN et le CP. Ces embranchements représentent environ 54 p. 100 de tous les chemins de fer au Canada. La Commission canadienne des transports, division de l'Ouest, dans le rapport d'enquête sur les embranchements ferroviaires, recommande qu'on permette à toute personne intéressée de communiquer avec le chemin de fer dans un délai de 90 jours et de conclure un accord en vue d'acquiescer un embranchement. En cas de différend, l'organisme de réglementation pourrait en déterminer le montant approprié. C'est la première expérience que je veux effectuer avec ma division Ottawa et Gatineau Rail et le tronçon du CP Rail entre Hull et Maniwaki, dans la région de la Gatineau au Québec.

[Traduction]

M. Belsher: Il vous serait peut-être intéressant de savoir qu'il y a un groupe en Alberta qui est semblable; il a représenté environ treize petits transporteurs qui offrent des services nolisés, tels que décrits dans votre mémoire, et ils ont aussi demandé de la protection.

M. Jenner: Contents de le savoir.

The Vice-Chairman: Thank you very much, gentlemen. I am sorry I made a mistake a moment ago when I told you that you were the first, but at least you are the second. I would like to thank you for your brief, which you gave to us in both French and English. I would like to repeat that your brief will be attached to the minutes of today's meeting and you can rest assured that your recommendations will be carefully studied. Thank you.

Mr. Jenner: Thank you.

The Vice-Chairman: The next witness will be Mr. Legault who represents Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc. Mr. Legault, our time is very limited, but you could make a summary of your brief and then we will proceed with questions.

Mr. Gilles Legault (Chairman, Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.): The document called *Freedom to Move* presented by the Minister of Transport, the Hon. Don Mazankowski, is a guide for a new National Transportation Act. It is important that railway freight transportation be deregulated and that we have more liberal and autonomous regulation for railway companies so that they can compete more effectively with other carriers. In particular, the trucking industry must have a smaller monopoly so that Canadian railway companies can compete with American railway carriers on several major lines, which represent about 60% of the traffic to and from the United States.

In this same document *Freedom to Move*, what is said about abandoning branch lines is important. Transport Canada must be able to establish a program to assist those who wish to set up new short distance railway companies and take over and develop branch lines abandoned by the two major national railways, CN and CP. These branch lines represent approximately 54% of all railways in Canada. In its report on branch lines, the western division of the Canadian Transport Commission recommended that any interested person be allowed to communicate with the railway company within 90 days and to reach an agreement for the acquisition of a branch line. In case of a dispute, the regulatory body could determine the appropriate sum. That is the first experiment that I would like to try with my Ottawa and Gatineau rail division on the CP Rail branch line between Hull and Maniwaki in the Gatineau, Quebec, region.

[Text]

• 1735

Voici une lettre que j'ai adressée au très honorable Brian Mulroney, premier ministre, le 11 octobre 1985.

Monsieur le premier ministre,

Je dois vous faire part que j'ai l'intention de partir au Québec une société transporteur ferroviaire à titre commercial sous la raison sociale «Ottawa et Gatineau Rail» pour exploiter une ligne de chemin de fer qui est actuellement la propriété du CP Rail et que cette dernière désire fermer avec l'approbation de la Commission canadienne des transports. Une ligne de chemin de fer entre Hull et Maniwaki de 130 km de long dans la région de la Gatineau. Votre ministre . . .

Le vice-président: Nous avons chacun une copie de la lettre devant nous, et je suis certain que les membres du Comité l'ont déjà lue. Pourriez-vous en faire un résumé seulement?

Mr. Benjamin: It is a different one.

Mr. Angus: He is reading a letter to the Prime Minister; we have a letter to the chairman of this committee.

The Vice-Chairman: I have a letter to the Prime Minister also.

Mr. Angus: We do not have that.

The Vice-Chairman: Okay. It was not translated.

Monsieur Legault, si vous pouviez nous faire un bref résumé, on pourrait passer plus tôt aux questions. Ainsi, les membres du Comité auraient plus de temps pour vous poser des questions.

M. Legault: Je suis en train de lire les trois pages.

Le vice-président: Très bien, mais si vous lisez les trois pages, les députés auront moins de temps pour vous poser des questions.

M. Legault: Je vais les lire; ce ne sera pas long.

Votre ministre l'honorable Suzanne Blais-Grenier, ministre d'État aux Transports a fait savoir par une lettre que le ministère en question n'a aucun programme en vertu duquel une aide financière pourrait être versée pour l'achat ou l'exploitation de la ligne en question susmentionnée.

Est-ce que ça serait possible qu'il y ait un programme au ministère des Transports, Transports Canada, de votre gouvernement pour subventionner et offrir des octrois à ceux qui ont le courage, la volonté et l'initiative de former de nouvelles sociétés transporteurs ferroviaires au Canada, surtout sur de courtes distances (*short line operation*) comme c'est le cas de 80 p. 100 des chemins de fer aux États-Unis?

Votre ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski a proposé dans le guide *Aller sans entraves*, un guide pour la réforme des transports et la déréglementation ferroviaire au Canada comme aux États-Unis, dans les abandons d'embranchements qu'un intéressé peut, dans les 90 jours, communiquer avec le chemin de fer et conclure un accord pour acquérir un embranchement. En cas de différend, l'organisme de réglementation qui est proposé

[Translation]

This is a letter that I sent to the right hon. Brian Mulroney, Prime Minister, on October 11, 1985.

Dear Mr. Prime Minister:

I must tell you that I intend to set up a commercial railway transport company in Quebec under the title "Ottawa and Gatineau Rail", and to use a railway line that is currently the property of CP Rail. The latter wishes to close the line with the approval of the Canadian Transport Commission. It is a railway line 130 km in length between Hull and Maniwaki in the Gatineau region. Your Minister . . .

The Vice-Chairman: We each have a copy of the letter in front of us and I am certain that members of the committee have already read it. Could you just make a summary?

M. Benjamin: Il s'agit d'une autre.

M. Angus: Il lit une lettre au Premier ministre; la nôtre, c'est une lettre au président du Comité.

Le vice-président: J'ai aussi la lettre au Premier ministre.

M. Angus: Nous pas.

Le vice-président: Très bien; elle n'était pas traduite.

Mr. Legault, if you can make a short resume, we will be able to ask you questions sooner. The members of the committee would have more time to ask you questions.

Mr. Legault: I shall read the three pages.

The Vice-Chairman: Very well, but if you read the three pages, the members will have less time to ask you questions.

Mr. Legault: I will read it, it will not take very long.

Your Minister, the Hon. Suzanne Blais-Grenier, Minister of State for Transport, sent me a letter in which she states that the department in question does not have any program to provide financial assistance for the purchase or development of the above-mentioned railway line.

Would it be possible for the Department of Transport, Transport Canada, to set up a program to give grants to those who have the courage, the will and the initiative to form new Canadian railway transportation companies, especially short-line operations, such as constitute 80% of all railway lines in the United States?

Your Minister of Transport, the hon. Don Mazankowski, proposed in "Freedom to Move", a guide for the reform of transportation and railway deregulation in Canada and the United States, that where branch lines were to be abandoned an interested party might communicate with the railway company within 90 days and reach an agreement to acquire the branch line. In case of dispute, the regulatory body would determine the appropriate sum; I would like to

[Texte]

dans le guide déterminera le montant approprié et c'est ce que je veux expérimenter pour la première fois au Québec avec le chemin de fer de la Gatineau.

Le rapport de l'enquête sur les embranchements ferroviaires déficitaires dans l'Ouest et autant à l'Est qui a été fait par la Commission canadienne des transports, Division de l'Ouest, il y a certaines recommandations que les lignes supposées déficitaires, selon les deux grands réseaux nationaux de chemins de fer au Canada, passent aux mains d'entreprises privées comme c'est le cas aux États-Unis.

Il est aussi révélé dans ce même rapport que 61 p. 100 des recettes tirées du transport du grain par les deux grands réseaux nationaux de chemins de fer au Canada, le CN et le CP Rail, ça provient de fonds publics ou subventions de votre gouvernement, à part ce que le ministère des Transports de votre gouvernement a fourni pour la restauration d'embranchements ferroviaires dans les provinces de l'Ouest et l'achat de wagons-trémies pour le transport du grain qui a coûté plus d'un milliard de dollars au gouvernement fédéral et le Canadien Pacifique Limitée a fait un bénéfice net de 185.5 millions de dollars seulement avec sa division CP Rail pour l'année 1984 (CN 304.4 millions de dollars). Est-ce qu'il pourrait y avoir des limites aux deux grands réseaux de chemins de fer au Canada d'ambitionner sur le gouvernement fédéral et de l'argent des contribuables. Il serait plus préférable de fournir ces subventions pour des embranchements déficitaires à de nouvelles entreprises privées qui peuvent mieux administrer les embranchements qui forment environ 54 p. 100 de tous les chemins de fer au Canada.

Le Canadien National avec sa division CN Rail et de même le Canadien Pacifique qui forment les deux plus grands réseaux de chemins de fer au Canada, leurs activités se concentrent surtout dans les provinces de l'Ouest et si la Commission canadienne des transports et son Comité des transports par chemin de fer écoutaient leurs désirs et caprices, ces derniers fermeraient tous les embranchements au Québec et ils garderaient seulement les lignes principales et le Québec détient moins de 11 p. 100 de tous les chemins de fer au Canada et l'économie de la province peut en dépendre. Sur les lignes de chemin de fer au Québec environ 40 p. 100 du trafic marchandises provient des États-Unis et le reste des provinces Maritimes, la province de l'Ontario et ceux de l'Ouest. C'est le camionnage au Québec qui a le monopole pour 98 p. 100 du marché du transport de marchandises de toutes sortes.

• 1740

Au ministère des Transports du Québec, j'ai appris qu'il y a des rumeurs qu'ils me réservent des surprises concernant ma société de transport ferroviaire dans la Gatineau. Il serait question que le ministère des Transports du Québec et le gouvernement du Québec s'impliquent dans le transport ferroviaire au Québec comme cela a été fait il y a quelques années avec l'aviation. Est-ce que votre gouvernement au fédéral pourrait s'entendre avec celui du Québec pour que ce dernier s'implique dans le transport ferroviaire au Québec? Un système qui a toujours été de juridiction fédérale au Québec et les deux grandes compagnies ferroviaires au

[Traduction]

try this for the first time in Quebec with the Gatineau railway line.

In its report on money-losing branch lines, in the west and the east both, the western division of the Canadian Transport Commission recommended that any lines the two major national railway networks consider money-losers should be privatized, as was done in the United States.

The report reveals that 61% of the revenue from grain transportation earned by the two major national railway networks, CN and CP Rail, comes from public moneys or grants from your government, not including what your Department of Transport has supplied for restoring branch lines in the western provinces and for the purchase of hopper cars to transport grain. This has cost the federal government more than \$1 billion and last year Canadian Pacific Limited had a net profit of \$185.5 million, with its CP Rail division alone (CN \$304.4 million). Is it possible to put a limit on the amounts the two Canadian railway networks grasp at from the federal government and the taxpayers' pocket-book? It would be better to provide these grants for money-losing branch lines to new private companies that would be better able to administer the branch lines that form about 54% of all Canadian railway lines.

Canadian National, through its CN Rail division, and even Canadian Pacific, which form the two largest Canadian railway networks, concentrate their activities in the western provinces. If the Canadian Transport Commission and the Transport committee were to listen to their desires and whims, they would close all Quebec branch lines and keep only the major lines. Quebec has less than 11% of all railway lines in Canada and the province's economy may depend on them. About 40% of rail freight in Quebec comes from the United States and the rest from the Maritimes, Ontario and the West. In Quebec, trucking has a monopoly and accounts for 98% of the transport of all kinds of goods.

I have learned that there are rumours circulating in the Quebec Ministry of Transport. It seems that they have some surprises in store for my rail transportation company in the Gatineau. It appears that the Quebec Ministry of Transport and the Government of Quebec may be planning to get involved in rail transportation in Quebec, as they did a few years ago with aviation. Could your government reach an agreement with the Province of Quebec allowing Quebec to get involved in rail transportation within the province? The rail system, which has always been under federal jurisdiction in Quebec, and the two major railways are Anglophone

[Text]

Canada ce sont des bastions anglophones et ils peuvent avoir des sentiments nationaux. On m'a affirmé à la Direction de la coopération internationale de la SNCF de France lors de mon dernier voyage en France que les chemins de fer canadiens semblent avoir beaucoup de problèmes.

Quand le gouvernement fédéral, au temps du gouvernement libéral, a adopté le projet de loi C-155 en 1983 sur le tarif du Col-du-Nid-de-Corbeau, le gouvernement du Québec avait protesté que les provinces de l'Ouest avaient la majeure partie des investissements des deux grands réseaux nationaux. Sur un total de 20.5 milliards de dollars, le Québec devait alors bénéficier de retombées d'une valeur de 1.5 million de dollars, soit 7.3 p. 100 du total canadien. Mais voilà que la part du Québec a déjà commencé à rétrécir. En effet, dès le dépôt du projet de loi C-155, en mai 1983, le ministère de l'Agriculture du Canada déclarait que les programmes de développement industriel et agricole auxquels devaient être consacrés 250 millions de dollars n'avaient plus toute leur raison d'être réalisés.

Avant même que le projet du siècle ne démarre, la part du Québec venait de chuter de près de 100 millions de dollars. Il devient donc très dangereux, selon le gouvernement du Québec, d'accorder aux compagnies canadiennes de chemin de fer de trop généreuses subventions compte tenu de leurs très grandes ramifications dans toute l'économie canadienne. Elles peuvent fausser à leur guise l'équilibre économique d'une manière très subtile en transférant les déficits d'un secteur économique à un autre selon leurs propres intérêts financiers dans plusieurs secteurs où elles sont très impliquées (transports ferroviaire, routier, maritime, aérien, hôtellerie, mines, assurances, pétrole et gaz, sidérurgie, agro-alimentaire (Maple Leaf Mills), l'immobilier, camionnage etc.) et en plus le chemin de fer ça serait devenu pour eux marginal ou secondaire en ce qui concerne le marketing et la gestion.

Le projet d'exploitation et d'opération du tronçon entre Hull et Maniwaki dans la Gatineau par ma compagnie, ça serait une première étape vers un éventuel prolongement vers la région de l'Abitibi en ligne directe jusqu'aux villes de Rouyn-Noranda. J'ai approché la compagnie minière Noranda Inc. et une compagnie de bois et cela semble les intéresser. Le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue va former un sommet socio-économique pour la faisabilité de cette éventuelle ligne de chemin de fer en ligne directe vers Ottawa-Hull et la région de Montréal. Il y a des possibilités que la construction de ces nouveaux tronçons de lignes de chemin de fer soient construits avec la technologie française importée au Québec. La direction de la coopération internationale de la SNCF

Je serais prêt à donner une conférence devant les députés et ministres de votre gouvernement à Ottawa à la Chambre des communes au cours d'une session parlementaire ou d'une autre activité...

Le vice-président: Monsieur Legault, vu que vous parlez uniquement des embranchements des lignes ferroviaires, les questions des députés devront porter seulement sur les embranchements.

[Translation]

bastions and may have federalist leanings. The International Co-operation Branch of the SNCF, the French National Railway, told me during my last visit to France that Canadian railways seem to have a lot of problems.

In 1983, when the federal government under the Liberals brought in Bill C-155 on the Crow Rate, the Quebec government protested that the western provinces were the major investors in the two national rail networks. Of a total of \$20.5 billion, the spin-offs for Quebec would amount to only \$1.5 million, which is 7.3% of the total for all of Canada. And now Quebec's share has already started to shrink. As soon as Bill C-155 was tabled, in May 1983, the federal Department of Agriculture announced that \$255 million worth of industrial and agricultural development programs were no longer fully justifiable.

Even before the project of the century got off the ground, Quebec's share dropped by almost \$100 million. It is therefore very dangerous, in the view of the Government of Quebec, to subsidize Canadian rail companies too heavily, given their extensive ramifications throughout the Canadian economy. They are free to upset the balance of the economy in very subtle ways, by transferring deficits from one sector to another according to their own financial interest in the various sectors in which they are involved (rail transport, trucking, shipping, air transport, hotels, mines, insurance, oil and gas, steel, the agrifood sector (Maple Leaf Mills), real estate, et cetera). And the railways will become, for them, a marginal or secondary interest insofar as marketing and management are concerned.

My company's plan to develop and operate the Hull to Maniwaki run in the Gatineau would be the first step in an eventual extension into the Abitibi region in the form of a direct line to the cities of Rouyn-Noranda. I approached the mining company, Noranda Inc., and a logging company and they seem to be interested. The Abitibi-Témiscamingue regional development council is going to hold a socio-economic summit on the feasibility of having a direct rail line to Ottawa-Hull and the Montreal area. These new lines may be built using imported French technology. The French National Railways International Co-operation Branch is reviewing my application.

I would be prepared to hold an information session for Members of Parliament and Ministers in Ottawa, during a session of the House of Commons or in other contexts...

The Vice-Chairman: Since you are only talking about branch lines, Mr. Legault, the members will only question you about that.

[Texte]

Monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Legault, I sympathize with your desire to see the line from Hull to Maniwaki continue to operate. Canadian Pacific has applied to abandon it. You know the condition of that line. The rails are all rusted and it is overgrown with weeds. Most of it is not being used. It needs reballasting and a lot of work done on it.

If you were to acquire that as a short line, do you have the money to fix it all up?

M. Legault: Deux investisseurs sont prêts à investir dans ma nouvelle entreprise: la maison Trust Royal—l'accord a été fait au siège social de Toronto—et le *Crédit Lyonnais*. Mais avant que le Trust Royal participe à l'investissement et à la gestion de la compagnie, combien la ministre d'État aux Transports, l'honorable Suzanne Blais-Grenier, va-t-elle m'offrir en aide financière? Pour le moment, c'est encore un point d'interrogation. Selon les dernières nouvelles que j'ai eues de l'honorable Suzanne Blais-Grenier, ministre d'État aux Transports, les fonctionnaires sont en train d'étudier le rapport McDonough sur les embranchements de l'Ouest et, quand ils auront fini d'étudier la conclusion de ce rapport, ils vont pouvoir m'accorder une aide financière. Je vais tenter prochainement de faire une campagne de financement.

• 1745

Mr. Benjamin: Well, we have people in western Canada who are looking at taking over branch lines, too, rather than have them abandoned. You are saying you need a subsidy. What the hell is the difference if the government agrees to a subsidy if they give it to you or if they just give it to the CPR and make them keep the line open?

M. Legault: Une compagnie privée, sur de courtes distances, est davantage capable de rentabiliser une ligne. Plus une compagnie est éparpillée sur le plan national, plus sa comptabilité et sa gestion peuvent comporter des lacunes. Une compagnie de transport sur de courtes distances peut mieux comprendre sa région, mieux connaître les expéditeurs, les industriels, les PME de la région. Elle est mieux en mesure de rentabiliser cette ligne.

J'ai deux clients éventuels, dont la CIP Inc. pour l'expédition du bois de pulpe entre les coupes de bois de Maniwaki et l'usine de pulpe de papier de Gatineau. J'ai aussi conclu un accord verbal avec la compagnie pétrolière Shell Canada Limitée en vue d'établir un contrat de sous-traitance pour le transport des produits pétroliers, soit l'essence pour les voitures, l'huile diésel, l'huile à chauffage, par wagons-citernes de chemin de fer entre la raffinerie de l'est de Montréal et Maniwaki. À Maniwaki, il y aurait un transbordement et la compagnie Ottawa-Gatineau Rail aurait la tâche de distribuer les produits pétroliers aux différentes stations-service dans les régions de la Gatineau et des Laurentides.

Tout le long de la Gatineau, il y a des cultivateurs, des éleveurs de bovins de boucherie, et j'ai étudié des méthodes qui ont été expérimentées en France pour rentabiliser les lignes sur de courtes distances. En Europe, les distances ne sont pas aussi grandes qu'en Amérique. Des routes, ils en ont beaucoup, des

[Traduction]

Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Je comprends que M. Legault veut continuer à exploiter à ligne que rejoint Hull et Maniwaki. Canadien Pacifique a demandé la permission de l'abandonner. Vous savez dans quel état elle est. Les rails sont toutes rouillées et elle est pleine de mauvaises herbes. On s'en sert à peine. Elle a besoin d'être ballastée et remise en état.

Si vous l'achetiez, pourriez-vous vous permettre de la remettre en état?

Mr. Legault: Two investors are prepared to invest in the new venture: Royal Trust—the agreement was signed at its headquarters in Toronto—and the *Crédit Lyonnais*. But before Royal Trust agrees to participate, either financially or in managing the company, how much financial support is the Minister of State for Transport, the Hon. Suzanne Blais-Grenier, prepared to offer me? For the time being, it is still a question mark. The last I heard from the Hon. Suzanne Blais-Grenier, Minister of State for Transport, her officials were in the process of reviewing the McDonough report on western branch lines and when they are finished reviewing the report's conclusions, they will be able to provide me with financial support. And I will soon be launching a fund-raising campaign.

M. Benjamin: Dans l'Ouest aussi, il y en a qui étudient la possibilité d'acheter des embranchements, plutôt que de les abandonner. Vous dites que vous avez besoin d'une subvention. Que le gouvernement vous donne la subvention ou qu'il la donne au CP pour que la ligne puisse rester ouverte, qu'est-ce que ça peut bien faire?

Mr. Legault: On short hauls, a private company is better able to make the line pay. The more dispersed a company is nationally, the more gaps there can be in its accounting and managing. A company that operates over short distances has a better grasp of the region, its shippers, industry, and the small and medium size businesses in the region. It is in a better position to make the line pay.

I have two potential clients, including CIP Inc., which will be shipping pulp wood from the logging areas in Maniwaki to the pulp and paper mill in Gatineau. I also have a verbal agreement with Shell Canada that should lead to the signing of a subcontract to ship oil products—gasoline, diesel fuel and oil for furnaces—by rail tanker from the east-end Montreal refinery to Maniwaki. In Maniwaki it will be transferred and the Ottawa-Gatineau Rail Company will distribute the products to various service stations in the Gatineau and Laurentian regions.

All along the Gatineau River, there are farmers and cattlemen and I have looked at ways of making short hauls pay that have been tested in France. Distances in Europe are not as great as they are in North America. There are lots of roads and lots of trucks. They have experimented in France with

[Text]

camions, ils en ont beaucoup. On a expérimenté en France des méthodes qui ont fait leurs preuves et que je veux adopter pour la première fois, ici au Québec. Ces méthodes vont pouvoir rentabiliser l'embranchement entre Hull et Maniwaki.

Mr. Benjamin: Yes, but the CPR used to haul all that stuff and they got out of it. You are telling me that these companies—pulp, paper, pulp logs, whatnot—are prepared to ship on your track when they were not prepared to do it with the Canadian Pacific? Now tell me, are you going to buy your own locomotives? How are you going to maintain the track? How are you going to fix it up every year? Are you going to hire maintenance of way people? Are you going to buy locomotives? Are you going to hire train crews? How are you going to operate that?

M. Legault: Pour l'entretien de la voie, le contrat sera donné à des contracteurs privés spécialisés dans la restauration de chemins de fer. J'ai fait une évaluation en ce qui concerne les locomotives. Par exemple, les wagons pour transporter les bois de pulpe de papier sont évalués à 75,000\$ chacun, ceci pour du matériel neuf. Cela fait un total de 11,250,000\$. Il faut compter six mois ou un an avant d'avoir les premières unités.

Le CN a mis en entreposage 254 locomotives et plus de 8,000 wagons en raison de compressions budgétaires. J'ai déjà demandé au CN de me louer ou de me vendre ces 8,000 wagons et ces 254 locomotives. Des locomotives usagées peuvent être aussi bonnes que des neuves. Ils pourraient me les louer en entendant les futures expansions. À part cela, le CN pourrait entretenir ce matériel loué, ce qui faciliterait l'*inter-switching* sur les lignes du CN et du CP.

• 1750

Mr. Benjamin: I wish you a lot of luck, but do not bet on it.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Merci beaucoup, monsieur Legault. Même si le Comité n'a pas pour mandat de régler les cas particuliers comme le vôtre, nous vous souhaitons bonne chance dans vos démarches. Votre témoignage de cet après-midi sera consigné au compte rendu.

M. Legault: Je vous remercie.

The Chairman: Are any representatives of the International Association of Machinists and Aerospace Workers here? I do not think they are. The next witness was then to be the Metro-Toronto Residence Action Committee.

Mr. Benjamin: Did anybody tell these people that we moved up to 6 p.m. from 8 p.m.?

The Chairman: That is exactly right. Are you looking at the committee notice?

Mr. Benjamin: Yes. It was arranged for the machinists to be moved up to 6 p.m. and for the Metro-Toronto Residence Action Committee to be kept at 7 p.m., right?

The Chairman: We thought by moving them up that we could sit through, but there may be some confusion. I do not know at the moment whether the contact was made. Quite

[Translation]

methods that have proved themselves and I would like to be the first to try them here in Quebec. Using these methods, we can make the branch line between Hull and Maniwaki pay.

M. Benjamin: Oui. Mais dans le temps le CP transportait toutes ces choses-là et a quand même décidé d'abandonner la ligne. Vous me dites que les compagnies que vous avez mentionnées—les producteurs de pâtes et papiers, par exemple—sont prêtes à faire affaire avec vous, mais non avec le Canadien Pacifique? Avez-vous l'intention d'acheter vos propres locomotives? Et comment allez-vous vous y prendre pour entretenir la voie? Comment allez-vous faire pour la réparer chaque année? Allez-vous embaucher des préposés à l'entretien? Allez-vous acheter des locomotives? Allez-vous embaucher des équipes? Qu'allez-vous faire au juste?

Mr. Legault: Track maintenance will be contracted out to private contractors specialized in rail maintenance. I did a study on locomotives. Cars used to transport pulp wood cost 75,000\$ each new. The total cost would be 11,250\$ million. And it takes six months or one year to get the first units.

Because of budget cutbacks, CN has taken 254 locomotives and 8,000 cars out of service. I have asked CN to lease or sell me the 8,000 cars and 254 locomotives. Used locomotives can be as good as new ones. They could lease them to me until they decide to expand. CN could also maintain the leased stock, which would make inter-switching between CN and CP lines easier.

M. Benjamin: Je vous souhaite bonne chance, mais à votre place, je ne compterais pas là-dessus.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin

Thank you very much, Mr. Legault. Although the committee is not mandated to resolve cases like yours, we do wish you luck in your endeavours. Your testimony will be put on the record.

Mr. Legault: Thank you.

Le président: Les représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéro-astronautique sont-ils là? Je ne le crois pas. Le prochain témoin, c'était le *Metro Toronto Residents-Action Committee*.

M. Benjamin: A-t-on dit aux témoins qu'ils devaient comparaître à 18 heures mais non pas à 20 heures?

Le président: C'est exact. Vous lisez l'avis de convocation?

M. Benjamin: Oui. Les machinistes devaient comparaître à 18 heures et le *Metro Toronto Residents-Action Committee* à 19 heures, n'est-ce pas?

Le président: Pour éviter d'interrompre nos délibérations, on a voulu les faire comparaître plus tôt, mais il y a peut-être eu confusion. Je ne sais pas si on a réussi à les contacter. Franche-

[Texte]

frankly, to be fair to the witnesses, if they were not contacted . . . Fortunately, this has not happened before. Since I cannot tell whether they have formally received the notice of being moved up, I think the only fair thing is to adjourn to 7 p.m. Hopefully, there will be the quorum needed for us to proceed because there are just the two more witnesses and, frankly, I do not think either one of them is going to be that long.

There is a recommendation from the clerk that we adjourn for five minutes in order to see if the next witness has received formal notice of the change to 6 p.m. Let us do that.

• 1800

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for the purposes of taking evidence, so we will resume the hearing on the reference of *Freedom to Move*. I said informally to the next witnesses that we got through the witness a little earlier and we appreciate very much their being very punctual, because I know they were informed to try to be here at 6 p.m., and we are very glad you are here at 6 p.m.

I wonder, Mr. Bourgeois, if you would introduce those at the table with you for our information. We have your brief, which has been circulated. It is a very comprehensive and good brief. I would ask you, instead of reading it, if you would give us an overview so we could get into questions. One of the members is on his way down—Mr. Benjamin, a very experienced member of the committee. Hopefully, he will be coming through the door before we even get through the introduction. That is sort of the general format we follow, so if you could commence and introduce those who appear with you.

Mr. V. E. Bourgeois (Vice-President, International Association of Machinists and Aerospace Workers): With me today is my Administrative Assistant, Mr. Pat Sagriff; our Director of Public Relations for Canada, Joe Hanafin; and our Director of Research for Canada, Louis Erlichman.

We welcome the opportunity to present to the House of Commons Standing Committee on Transport our views on the federal government's position paper *Freedom to Move*. Because of a high degree of involvement in the transportation area, we feel it is of great importance that we provide you with a response to the government's framework document on the federal regulation of transportation.

In our written brief, we deal with the paper's detailed proposals. First, however, we would like to express our concern about the unwarranted haste with which the government seems determined to go forward with its plans. The issue of transport regulation, particularly air transport, has been the subject of several studies in recent years. In 1982, the House of Commons Standing Committee on Transport, after extensive hearings, cautioned against U.S.-style deregulation of the type now proposed by the government. The committee proposed that access to routes up to 1,500 miles in southern Canada, and all northern routes, be opened to all carriers, but that the

[Traduction]

ment, si on n'a pas réussi à les contacter, il serait injuste de . . . Heureusement, c'est la première fois que cela nous arrive. Étant donné que je ne sais pas s'ils ont été prévenus, on ne peut pas faire autrement que de lever la séance jusqu'à 19 heures. Espérons qu'on aura le quorum, car il ne nous reste que deux témoins à entendre et je ne crois pas que ce soit long.

Le greffier suggère qu'on lève la séance cinq minutes pour vérifier si le témoin a été prévenu qu'il comparaît à 18 heures. Levons donc la séance.

Le président: Chers collègues, je constate qu'il y a quorum pour recueillir des témoignages. Aussi nous reprenons l'audience sur l'énoncé *Aller sans entraves*. J'ai dit officieusement aux prochains témoins que le témoignage précédent s'est terminé un peu plus tôt que prévu. Nous leur sommes très reconnaissants d'être très ponctuels, car je sais qu'on leur avait demandé d'essayer d'être ici à 18 heures. Nous sommes contents que vous soyez ici à l'heure dite.

Pourriez-vous, monsieur Bourgeois, présenter les personnes qui sont à la table avec vous. Nous avons votre mémoire, qui a d'ailleurs été distribué. C'est un mémoire très détaillé et très bon. Je vous demanderai, plutôt que de le lire, de nous en faire un résumé afin que nous puissions passer aux questions. L'un des membres, M. Benjamin, qui fait partie depuis longtemps du Comité, est en route. Espérons qu'il arrivera avant même que l'introduction ne soit terminée. C'est en quelque sorte la façon dont nous procédons généralement. Aussi, je vous prie de bien vouloir commencer et présenter ceux qui vous accompagnent.

M. V. E. Bourgeois (vice-président, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): J'ai avec moi aujourd'hui mon adjoint administratif, M. Pat Sagriff, notre directeur des Relations publiques au Canada, M. Joe Hanafin, et notre directeur de la Recherche au Canada, M. Louis Erlichman.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion d'exposer au Comité permanent des transports de la Chambre des communes nos vues sur l'énoncé de principe du gouvernement fédéral intitulé *Aller sans entraves*. Vu le rôle considérable que nous jouons dans le secteur des transports, nous estimons qu'il est très important que nous vous fassions part de notre réaction au guide du gouvernement sur la réglementation fédérale des transports.

Dans notre mémoire, nous examinons les propositions détaillées décrites dans le guide. Cependant, nous désirons d'abord exprimer notre préoccupation en ce qui concerne l'empressement injustifié à agir que le gouvernement semble manifester. La question de la réglementation des transports, particulièrement des transports aériens, a fait l'objet de plusieurs études ces dernières années. En 1982, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, après de longues audiences, a fait une mise en garde contre une déréglementation à l'américaine du genre de celle proposée par le gouvernement. Le Comité a proposé que l'accès aux routes

[Text]

number of national carriers continue to be limited. It also proposed ending restrictions on size and types of aircraft and expanded flexibility for carriers to set fares.

In May 1984, after holding hearings across the country, the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission also recommended against airline deregulation. Like the Commons standing committee, the Air Transport Committee called for the maintenance of air carrier roles with a relaxation of fare-setting requirements. It also argued for the need for all parts of the country to have equal access to discount fares.

• 1805

The new air carrier policy, announced by the federal transport Minister on May 10, 1984, largely ignored the recommendations of the Air Transport Committee and the standing committee, calling for, among other things, open licences without limitations on carrier roles, more liberal route entry and exit requirements and unlimited and potentially discriminatory fare discounting.

The proposals presently before this committee go beyond Mr. Axworthy's policy to essentially deregulate not only air transport but also virtually the whole of the Canadian transportation sector. We find it disturbing, to say the least, that the government is pushing ahead with its deregulation plans, against the advice of the two major public

It is particularly disconcerting that there has been no serious assessment of the probable impact of the proposals and the risk they pose for sectors and regions across the country. In fact, there has not even been an opportunity to consider the long-term impact of the substantial changes introduced in air transport barely a year ago. The federal government, for no discernible reason, seems determined to rush ahead with little study and barely more than token consultation, based on a general document like *Freedom to Move*.

We believe this haste is unreasonable and unnecessary. The government should form a public commission of inquiry, with representatives from the industry, unions, provincial and local authorities and consumer groups, to hold public hearings across Canada and in the U.S. to gain a first-hand understanding of the deregulation experience there and investigate the transportation needs of this country.

The decisions made today will have an impact for decades to come. We need a transportation policy arrived at in a considered and reasonable way to carry us into the 21st century. The evidence on transport deregulation in the U.S., as

[Translation]

d'au plus 1,500 milles au sud du Canada, et toutes les routes du nord, soient accessibles à tous les transporteurs, mais qu'on continue de limiter le nombre de transporteurs nationaux. Il a également proposé d'éliminer les restrictions quant au type d'appareils et à leur taille et de donner une plus grande latitude aux transporteurs en ce qui touche la tarification.

En mai 1984, le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports, après avoir tenu des audiences dans les diverses régions du pays, a également fait des recommandations à l'encontre de la déréglementation du transport aérien. Le Comité des transports aériens, à l'instar du Comité permanent des Communes, a préconisé le maintien du rôle des transporteurs aériens de même qu'un assouplissement des exigences en matière de tarification. Il a également fait valoir la nécessité pour toutes les régions du pays de jouir d'un accès égal aux tarifs réduits.

La nouvelle politique du transport aérien, qui a été annoncée par le ministre fédéral des Transports le 10 mai 1984, fait fi dans une large mesure des recommandations du Comité des transports aériens et du Comité permanent prônant, entre autres, la délivrance de permis «ouverts» sans restriction quant au rôle du transporteur, la libéralisation des conditions d'entrée et de sortie applicables aux marchés, et la réduction illimitée et éventuellement discriminatoire des tarifs.

Les propositions que votre Comité étudie actuellement vont plus loin que la politique de M. Axworthy en ce sens qu'elles préconisent essentiellement une déréglementation non seulement du transport aérien mais aussi, en fait, de l'ensemble du secteur des transports au Canada. Il est pour le moins troublant que le gouvernement mette de l'avant ses projets de déréglementation, allant ainsi à l'encontre des recommandations formulées dans les deux principales

Il est particulièrement déconcertant de constater qu'on n'a fait aucune analyse sérieuse des conséquences probables des propositions et des risques qu'elles comportent pour les divers secteurs et régions du pays. En fait, on n'a même pas eu l'occasion d'examiner les répercussions à long terme des importantes réformes qui ont été apportées il y a à peine un an dans le secteur du transport aérien. Le gouvernement fédéral semble, sans motif apparent, résolu à se dépêcher à passer à l'action même si peu d'études ont été faites et qu'on a procédé tout au plus à un semblant de consultation, en se fondant sur un document aussi général que *Aller sans entraves*.

Nous croyons que pareille hâte est déraisonnable et inutile. Le gouvernement devrait mettre sur pied une commission d'enquête formée de représentants de l'industrie, des syndicats, des autorités provinciales et locales et des associations de consommateurs, et chargée de tenir des audiences publiques dans l'ensemble du Canada et aux États-Unis afin de se familiariser avec l'expérience de la déréglementation là-bas et d'étudier les besoins de transport de ce pays.

Les décisions d'aujourd'hui comportent des conséquences pour plusieurs décennies à venir. Nous avons besoin d'une politique des transports élaborée d'une façon réfléchie et raisonnable pour nous mener dans le XX^e siècle. Comme nous

[Texte]

discussed in our written brief, illustrates the disastrous consequences of hasty and unconsidered action.

Transport is a public utility on which all of our economic development is built. For many parts of this country, it is a daily matter of life and death. Canadians understand that transportation is too important to be left to the whims of short-sighted and self-interested entrepreneurs or unmonitored monopolies.

A national survey carried out by Vector in September 1985, found that a substantial majority of Canadian adults, as shown below, believed that the federal government should continue to play a role in the following areas of airline regulations: ensuring that air travel is as safe as possible—98%; ensuring that communities have an adequate level of service—89%; ensuring that airline fares are reasonable, particularly for flights to smaller communities—85%; protecting a share of the airline business for Canadian airlines and workers—77%; ensuring that Canadian airlines are financially healthy—72%; and owning and operating airports—62%.

While we are not uncritical of the existing regulation of the transportation system by the Canadian Transport Commission, we believe the answer to weakness in regulation is to improve the regulatory system, not to throw out regulations. Before dealing with the question of the improvement of the regulatory system, we would like to present our view of the impact of the proposals in Freedom to Move on Canadian transport. There is a more detailed discussion in our written brief.

Deregulation of air transport will lead directly to inferior service for, and fares that discriminate against, small and medium-sized communities, undermining our policies for regional economic development. It will bring less, not more, competition as the industry consolidates into fewer larger carriers. The flying public will be placed at greater risk as small carriers try to cut costs by skimping on safety.

Jobs will be lost in air transport, aerospace and other related sectors, and workers in the air transport industry will face even sharper attacks on their wages and working conditions.

The impact of the proposed deregulation on rail transport may be less profound, but it will be no less negative. It will mean poorer service and price discrimination against small shippers in out of-the-way regions. Major job losses will accompany the accelerated deterioration of our national railway system.

[Traduction]

l'avons indiqué dans notre mémoire, les données sur la déréglementation des transports aux États-Unis illustrent les conséquences désastreuses de décisions précipitées et non mûrement réfléchies.

Le transport est un service public dont dépend tout notre développement économique. Pour bon nombre de régions de notre pays, il s'agit chaque jour d'une question de vie ou de mort. Les Canadiens comprennent que les transports sont une question trop importante pour qu'on laisse faire à leurs caprices des entrepreneurs à courte vue qui ne pensent qu'à leurs propres intérêts ou des monopoles non réglementés.

Une enquête nationale menée par Vector en septembre 1985 a révélé qu'une importante majorité de Canadiens adultes, tel qu'indiqué ci-après, croit que le gouvernement fédéral devrait continuer à jouer un rôle en ce qui concerne les aspects suivants de la réglementation du transport aérien: L'assurance que le transport aérien est le plus sécuritaire possible—98 p. 100; l'assurance que les collectivités bénéficient d'un service adéquat—89 p. 100; l'assurance que les tarifs aériens sont raisonnables, particulièrement pour les vols vers les petites collectivités—85 p. 100; l'assurance, pour les transporteurs et travailleurs canadiens, d'une part du marché du transport aérien—77 p. 100; l'assurance que les entreprises canadiennes de transport aérien sont financièrement saines—72 p. 100; la propriété et l'exploitation des aéroports—62 p. 100.

Bien que nous ne soyons pas dépourvus d'esprit critique à l'égard de la réglementation actuelle du système de transport par la Commission canadienne des transports, nous croyons que la réponse à la faiblesse de la réglementation réside dans l'amélioration de la réglementation et non dans son élimination. Avant de passer à la question de l'amélioration de la réglementation, nous aimerions vous faire part de notre opinion quant aux conséquences que les propositions énoncées dans *Aller sans entraves* auraient sur les transports au Canada. Notre mémoire fait une analyse plus détaillée.

La déréglementation du transport aérien mènera directement à une détérioration du service et à une discrimination tarifaire contre les collectivités petites et moyennes tout en sapant nos politiques en matière de développement économique régional. Cela nous vaudra moins, plutôt que plus, de concurrence au fur et à mesure que l'industrie se consolidera en un nombre réduit de grands transporteurs. Les risques seront plus grands pour le public qui voyage par la voie des airs, les petits transporteurs essayant de réduire leurs coûts en étant moins rigoureux sur la sécurité.

Les transports aériens, l'aérospatiale et d'autres secteurs connexes perdront des emplois, et les travailleurs de l'industrie des transports aériens verront leurs salaires et leurs conditions de travail soumis à des attaques encore plus violentes.

Les incidences de la déréglementation proposée sur le transport ferroviaire seront moins prononcées, mais non moins négatives. Cela signifiera un appauvrissement du service et une discrimination de prix contre les petits expéditeurs des régions éloignées. La dégradation accélérée de notre réseau national de chemins de fer sera accompagnée de grandes pertes d'emplois.

[Text]

In the trucking sector, the government's proposal would also lead to a more concentrated, less competitive sector with discrimination in service and price against smaller shippers, as well as less travel area.

Predatory competition from U.S. carriers would mean the loss of thousands of Canadian jobs. Financial pressures on smaller truckers would mean more unsafe practices and unsafe highways.

The government's *Freedom to Move* proposals are a recipe for disaster. They will lead directly to deteriorating transport services, pricing that discriminates against small users and all but the largest communities, less competition, declining safety standards and the undermining of a major Canadian industry and its workers.

We need a regulatory system that is open and responsive to the needs of consumers, industries and communities as well as workers in the transportation sector. It must take account of the transport needs of all parts of the country for long-term national and regional development and act to ensure that all Canadians in all parts of this country are treated fairly and equitably.

Canadians expect their government to ensure that the basic transportation needs of this country are fairly met. The unseemingly haste to abdicate this responsibility, as shown in *Freedom to Move*, is a disservice to all Canadians.

We ask this committee to recommend to the government that it withdraw its proposal as outlined in *Freedom to Move* and appoint a public commission of inquiry to investigate all aspects of transport in all parts of this country and to recommend a solid basis for a regulatory policy that will give us a strong and vital transportation system in the decades to come.

The Chairman: Mr. Bourgeois, thank you for your brief. I did not know whether we were going to have all of it read, but you gave the highlights. I want to assure you that, regardless of the fact that some members are at different committees right at the moment, your brief is going to be part of the record. Our staff over there will analyse it and dissect it in more detail. You have quite a lot of information in it and, of course, you have some appendices, which set out and elaborate on some of the points you have mentioned.

I guess, as chairman, I cannot go too far and show any commitment, but you should be aware that we have had some very interesting briefs from other unions across the country. I think your brief certainly is more comprehensive than some, but it has somewhat the same thrust to it and a real concern.

I am interested in your call for an inquiry on it. I am not going to ask questions at the moment; I am going to throw it

[Translation]

Dans le secteur du camionnage, la proposition du gouvernement déboucherait aussi sur une plus grande concentration et une diminution de la concurrence, avec discrimination de service et de prix contre les petits expéditeurs, ainsi qu'un rétrécissement du territoire desservi.

Les Canadiens seraient la proie de la concurrence des transporteurs américains, ce qui leur coûterait des milliers d'emplois. Les pressions financières sur les petits camionneurs entraîneraient une augmentation des pratiques dangereuses et des routes dangereuses.

Les propositions du gouvernement, exprimées dans «Aller sans entraves», sont une recette pour la ruine. Elles mèneront directement à une dégradation des services de transport, à l'établissement de prix injustes à l'endroit des petits utilisateurs et pour toutes les collectivités sauf les plus grandes et à une diminution des normes de sécurité, et elles porteront atteinte à une grande industrie canadienne et à ses travailleurs.

Il nous faut un système de réglementation qui soit ouvert aux besoins des consommateurs, des industries et des collectivités ainsi que des travailleurs du secteur des transports, et qui puisse y répondre. Ce système doit tenir compte des besoins de transport de toutes les régions du pays pour le développement national et régional à long terme et faire que tous les Canadiens de toutes les régions du pays soient traités justement et équitablement.

Les Canadiens attendent de leur gouvernement qu'il assure des solutions justes à leurs besoins fondamentaux en matière de transport au Canada. Cette curieuse hâte à abdiquer devant cette responsabilité, tel qu'il ressort d'«Aller sans entraves» sert mal l'ensemble des Canadiens.

Nous demandons à votre Comité de recommander au gouvernement de retirer la proposition qu'il décrit dans «Aller sans entraves» et de confier à une commission publique d'enquête la tâche d'étudier tous les aspects des transports dans tous les coins du pays et de recommander une base solide d'une politique de réglementation qui nous donnera un réseau de transport fort et vital pour les décennies à venir.

Le président: Monsieur Bourgeois, merci de votre mémoire. Je ne savais pas si vous alliez en faire une lecture intégrale, mais vous en avez donné les points saillants. Je tiens à vous assurer que, même si certains membres sont retenus à d'autres comités pour l'instant, votre mémoire sera versé au compte rendu. Notre personnel l'analysera et le disséquera en détail. Vous nous y donnez pas mal d'informations et, naturellement, vous avez certaines annexes, qui explicitent certains des points que vous avez mentionnés.

A titre de président, je suppose que je ne saurais aller trop loin et afficher mes positions, mais vous devez être conscient que nous avons reçu certains mémoires très intéressants d'autres syndicats de tout le pays. J'estime que le vôtre est certainement plus complet que d'autres, mais il traduit en quelque sorte la même orientation et les mêmes véritables préoccupations.

Votre demande d'enquête m'intéresse. Je ne vais pas vous poser de questions pour l'instant; je vais plutôt passer la parole

[Texte]

open to Mr. Angus, and then we can see where we go from there. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, welcome and thank you for a very excellent presentation. I have had the opportunity to skim through most of it. There are a couple of areas I want to get you to elaborate on.

First, you made mention that, in terms of the American experience, some 40,000 airline workers' jobs disappeared as a result of deregulation. What percentage of the 40,000 were the people who ensure that the aircrafts operate in a safe manner, in other words, the ground staff?

Mr. Bourgeois: I daresay, from our own group, of the 40,000, more than 50% of our own people were affected. I am talking of the aircraft mechanics.

• 1815

Mr. Angus: In terms of your people down there and what is in effect a partially deregulated environment in Canada... when we get a situation where the competition gets tough and an existing carrier, whether it is one of the new ones or one that has been around for awhile, can no longer make a go of it and is getting closer and closer to that fine line between being a viable company and going under, what happens to the maintenance? As I put it earlier, what is that last passenger on the last flight got to expect in terms of the safety of the carrier?

Mr. Bourgeois: What happens most of the time is that our mechanics are asked to sign off certain jobs which have not been completely finished. Our position with our mechanics has always been that although it is true one must always take an order that is given, at no time should you put your initials on any work that has not been fully completed or on which the proper inspection has not been done. You will be the one who will be blamed, not the supervisor who is probably the one who is giving you the order. Possibly you would be just as well at the time to accept a disciplinary action that may be levied against you. We would then have to prove before an arbitrator that you were asked to carry out an order that was contrary to your training.

Mr. Angus: You have to rely on a collective agreement, as opposed to regulation, to provide the protection to the worker.

Mr. Bourgeois: The rules we are following... it is because of the regulations that are in place. There are certain things you must do at inspection times, be it in the airline or rail industry, and you must make sure that it has been done before you sign it off and initial it.

Mr. Angus: Under some of the health and safety laws in various sectors of Canada, the employee has a right to refuse to do unsafe work. Does an employee of an airline company in Canada have the protection under law to refuse to sign a

[Traduction]

à M. Angus, après quoi nous verrons ce qu'il y aura lieu de faire. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Messieurs, bienvenue et merci de votre excellent exposé. J'ai eu l'occasion d'en parcourir une grande partie. Il y a quelques points sur lesquels je voudrais vous amener à donner des précisions.

Tout d'abord, vous mentionnez que, aux États-Unis, la déréglementation a fait disparaître quelque 40,000 emplois de travailleurs des lignes aériennes. Quel pourcentage des 40,000 emplois appartenait aux personnes qui veillent à la sécurité de fonctionnement des appareils, autrement dit, au personnel à terre?

M. Bourgeois: J'oserais dire que, dans notre groupe, sur les 40,000, plus de 50 p. 100 de nos gens ont été touchés. Je parle des mécaniciens d'avion.

M. Angus: En ce qui concerne vos gens là-bas, et dans un environnement qui est en fait partiellement déréglementé au Canada... lorsque nous en venons au point où la concurrence est difficile et qu'un transporteur existant—qu'il s'agisse de l'un des nouveaux ou d'un autre qui est là depuis un bout de temps—n'arrive plus et se rapproche de plus en plus de cette mince ligne de démarcation entre la rentabilité et la faillite, qu'arrive-t-il de l'entretien? Comme je l'ai demandé plus tôt, à quoi le dernier voyageur sur le dernier vol peut-il s'attendre en matière de sécurité de la part du transporteur?

M. Bourgeois: Ce qui arrive la plupart du temps, c'est qu'on demande à nos mécaniciens d'attester par leur signature de la bonne exécution de certaines tâches qui ne sont pas complètement finies. La position que nous avons toujours prise envers nos mécaniciens est la suivante: même s'il reste vrai qu'il faut toujours obéir à un ordre, vous ne devez jamais approuver par votre parafe un travail qui n'est pas complètement terminé ou qui n'a pas fait l'objet de l'inspection appropriée. C'est vous qui serez blâmé, et non pas le superviseur, qui est probablement celui qui vous donne l'ordre. Vous feriez peut-être aussi bien d'accepter tout de suite les mesures disciplinaires qui pourraient vous être imposées. Il nous incomberait alors de prouver devant un arbitre qu'on vous a demandé d'exécuter un ordre contraire à votre formation.

M. Angus: Vous devez vous en remettre à une convention collective, plutôt qu'à la réglementation, pour protéger le travailleur.

M. Bourgeois: Les règles que nous suivons... c'est à cause des règlements en place. Il y a certaines choses à faire lors des inspections, que ce soit dans l'aviation ou dans les chemins de fer, et vous devez vous assurer qu'elles sont faites avant de donner votre approbation par votre parafe.

M. Angus: En vertu de certaines lois sur la santé et la sécurité dans divers secteurs du Canada, l'employé a le droit de refuser de faire un travail dangereux. Un employé d'une compagnie aérienne au Canada est-il protégé par la loi s'il

[Text]

document, or is it just a question of if he does not sign he can be charged?

Mr. Bourgeois: He could be charged if he is told to sign. Our suggestion to them is that they should refuse and let either the inspector or his supervisor put his own initial on it.

Mr. Angus: On page 7, you mention that the Transport Canada inspectors barely have the capacity to effectively monitor and patrol existing carriers . . . and is in fact reducing them from 223 to 201. In a deregulated environment with more carriers, what is that going to mean for your members? What is that going to mean for the travelling public?

Mr. Bourgeois: In this particular instance, I am more concerned about the travelling public. I do not think it will have too much effect on our present membership as it now stands at this stage of the deregulation system. I am quite concerned for the public. There are a lot of times when you travel on some of these aircraft that you get these little last minute breakdowns—or when you make a stopover and you are wondering why it happened that there was none at the last stop. I am more concerned for the public than I am for the members right now, because I do not think we are affected that much at this time. It is in the future that we are concerned about our membership.

Mr. Angus: You make reference later in your brief to the trucking industry. Again, in terms of the safety, deregulated trucking would almost certainly create extra safety hazards on our highways. I assume you are not just talking about the reality of there being more trucks moving.

Mr. Bourgeois: No, I am talking about the maintenance. As it is even now with certain members of the trucking industry, we have certain employers who are skipping all kinds of regular inspections that we used to do, because of costs, I guess. They want those units out on the road. They are on the road with very bad tires—or rubber, if you want—and a lot of the time you are having your units break down on the roads which can cause accidents. This is basically what I mean. Not because of the more number of trucks there will be on the road, because if . . . eventually it may cause jam-ups in certain areas of our country. Generally speaking, a good traffic pattern will practically take anything that is an area. You would have to have may be—I do not know—if we got two jam-ups certain hours of the day where a truck will have to be kept off our highways, especially in the cities, but other than that, no . . . I mean, the maintenance of the vehicles themselves.

• 1820

Mr. Angus: Okay. The survey of public opinion that you attach and you make reference to—done by Vector Public Education Incorporated—can I ask who paid for this study?

Mr. Bourgeois: We did.

Mr. Angus: Were the questions developed in consultation with the union and the public opinion firm?

[Translation]

refuse de signer un document, ou ne risque-t-il que d'être accusé s'il refuse de signer?

M. Bourgeois: Il pourrait être accusé si on lui ordonne de signer. Le conseil que nous lui donnons, c'est de refuser et de laisser l'inspecteur ou son superviseur apposer ses initiales.

M. Angus: À la page 7, vous mentionnez que les inspecteurs de Transports Canada ont à peine les moyens de surveiller et de patrouiller efficacement les transporteurs existants . . . et que, de fait, leur nombre passe de 223 à 201. Dans un environnement déréglementé, avec plus de transporteurs, qu'est-ce que cela signifiera pour vos membres? Qu'est-ce que cela signifiera pour le public voyageur?

M. Bourgeois: Dans ce cas particulier, je m'inquiète davantage du public voyageur. Je ne pense pas que cela aura des effets trop considérables sur nos effectifs actuels à ce stade-ci du système de déréglementation. Je m'inquiète beaucoup pour le public. Bien souvent, lorsque vous voyagez dans certains de ces avions, vous avez ces petites pannes de dernière minute—ou lorsque vous faites une escale et que vous vous demandez pourquoi il n'y en a rien eu au dernier arrêt. Je m'inquiète plus pour le public que pour les membres, pour l'instant, parce que je ne crois pas que nous soyons tellement touchés pour l'instant. C'est pour l'avenir que nous nous inquiétons pour nos membres.

M. Angus: Vous parlez, plus loin dans votre mémoire, de l'industrie du camionnage. Encore une fois, sur le plan de la sécurité, la déréglementation du camionnage créerait presque certainement de nouveaux dangers pour la sécurité sur nos routes. Je suppose que vous ne parlez pas seulement de l'augmentation de la circulation des camions.

M. Bourgeois: Non, je veux parler de l'entretien. Même à l'heure actuelle, avec certains membres de l'industrie du camionnage, il se trouve des employeurs qui sautent toutes sortes d'inspections régulières que nous avions l'habitude de faire, en raison des coûts, faut-il supposer. Ils veulent leurs camions sur la route. Ces camions prennent la route avec de très mauvais pneus—ou du caoutchouc, si vous préférez—et, bien des fois, ils brisent sur la route, ce qui peut causer des accidents. Voilà, essentiellement, ce que je veux dire. Pas à cause du plus grand nombre de camions qu'il y aura sur les routes, car si . . . cela peut finir par causer plus d'embouteillages dans certains coins du pays. De façon générale, un bon réseau routier peut absorber n'importe quoi. Il vous faudrait peut-être—je ne sais pas . . . si nous avons deux embouteillages à certaines heures du jour, il faudra peut-être retirer un camion, surtout dans les villes. Mais autrement, non . . . Je parle de l'entretien des véhicules mêmes.

M. Angus: Parfait. Le sondage d'opinions dont vous annexe les résultats et dont vous parlez—réalisé par *Vector Public Education Incorporated* . . . Puis-je vous demander qui a payé cette étude?

M. Bourgeois: Nous.

M. Angus: Les questions ont été élaborées en consultation avec le syndicat et la société de sondages?

[Texte]

Mr. Bourgeois: Yes.

Mr. Angus: At the bottom of each page—and I must say, I think it is a very important survey, and on behalf of the committee I appreciate receiving it, and the fact that you have not just selected those that are favourable entirely, but you have given a broad range, and I think that is important—it says 'See computer printouts, tables 6 and 8'. Is the raw data available for this section that we can turn over to our researchers so they can have a chance to go at it?

Mr. Bourgeois: Yes, it is available.

Mr. Angus: Good. Thank you, gentlemen. Mr. Chairman, I think the brief speaks for itself. As I said at the beginning, it is a very excellent one and, quite frankly, will help those of us—my colleague, Mr. Benjamin and I—make the case you so articulately placed before us. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Mantha.

Mr. Mantha: Thank you, Mr. Chairman. I want to commend you on your brief. It was very well presented. If you turn to page 10 in your brief, the third paragraph down below—but before I get to that, you were talking quite a bit on safety. Safety is not an issue here. We want to tell you this. There is no compromising: safety is number one.

What I am getting at here is, you are talking of bankruptcies. You would sort of think that of all the briefs and the hearings we have had up till now, the word is, yes, we have to make changes; there has to be deregulation. Companies have been put out of business because of the heavy regulations. The theme across the country basically is that we have to make changes, so let us try it, because of what we are doing, people are going out of business. You state here that 4,500 trucking companies have gone out of business. I cannot see why you people are so set in keeping your little gangs together. Maybe you do not like to see that term. 'Monopoly' is another word.

In deregulation, the way we are looking at is that we are going to open up the market to create job. In other words, you went out of business because of the high stakes you had in maybe owning so many trucking companies. Whether you come back as a co-operative group or something, what we are saying is—you have the money and you want to get back in the business again—good, go to it. In the environment that we have now, you have such a clique, or a gang, or a monopoly, that no individual can get back into business. Do you not think it is worth a chance, looking ahead down the road? Because everybody is sort of positive about it, for a certain amount of deregulation.

Mr. Bourgeois: We have stated that we feel there has to be changes made, but it is not by deregulating the whole system, as proposed in the *Freedom to Move* paper, that it is going to occur. I dare say that by letting every, if you want, Tom, Dick and Harry start up a business in the trucking . . .

Mr. Mantha: Do not bring in the safety factor.

[Traduction]

M. Bourgeois: Oui.

M. Angus: Au bas de chaque page—et je dois dire que, selon moi, c'est un sondage très important, et, au nom du Comité, je suis heureux de l'avoir reçu, et de constater que vous n'avez pas seulement choisi ceux qui vous favorisent sans réserve, mais que vous avez donné toute la gamme, je pense que c'est important—je lis «Voir sorties d'ordinateur, tableaux 6 et 8». Les données brutes de cette section sont-elles disponibles, de manière que nous puissions demander à nos chercheurs de les examiner?

M. Bourgeois: Oui, elles le sont.

M. Angus: Très bien. Merci, messieurs. Monsieur le président, je pense que le mémoire se passe d'explications. Comme je l'ai dit au début, il est excellent et, en toute honnêteté, il nous aidera—mon collègue, M. Benjamin et moi—à faire valoir le point de vue que vous avez si bien su nous articuler. Merci.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Mantha.

M. Mantha: Merci, monsieur le président. Je veux vous féliciter de votre mémoire. Il est très bien présenté. À la page 10, troisième paragraphe . . . Mais auparavant, vous avez parlé assez longuement de la sécurité. La sécurité n'est pas en cause ici. Je tiens à vous le dire. Il n'y a pas de compromis: la sécurité passe avant tout.

Voici où je veux en venir. Vous parlez de faillites. Selon vous, ce qui ressort de tous les mémoires et de toutes les audiences que nous avons eues jusqu'ici, c'est que, oui, nous devons faire des changements; il faut déréglementer. Des entreprises sont tombées en faillite à cause de la lourdeur de la réglementation. Par tout le pays, essentiellement, on nous réclame des changements; essayez donc; à cause de notre action, des gens doivent fermer leurs portes. Vous dites ici que 4,500 entreprises de camionnage ont fermé leurs portes. Je ne comprends pas pourquoi vous êtes si déterminés à protéger vos petites cliques. Vous n'aimez peut-être pas ce mot. «Monopole» en est un autre.

Avec la déréglementation, selon notre perception des choses, nous allons ouvrir le marché pour créer des emplois. Autrement dit, vous avez fermé vos portes à cause des enjeux élevés que vous aviez dans la propriété, peut-être, d'un si grand nombre de sociétés de camionnage. Que vous reveniez en coopérative ou autrement, nous disons: «Vous avez l'argent et vous voulez repartir en affaires: très bien, allez-y». Dans notre environnement actuel, vous avez une telle clique, ou bande, ou monopole, que personne ne peut repartir en affaires. N'estimez-vous pas qu'il vaut la peine d'essayer, si l'on songe à l'avenir? Car tout le monde est d'accord, jusqu'à un certain point, pour une certaine déréglementation.

M. Bourgeois: Nous avons déclaré que nous sommes d'avis qu'il y a des changements à faire, mais que ce n'est pas en déréglementant tout le système, comme le propose le document «Allez sans entraves», qu'on y arrivera. J'ose dire qu'en laissant Pierre, Jean et Jacques, si vous voulez, se lancer dans le camionnage . . .

M. Mantha: Ne venez pas me parler de sécurité.

[Text]

Mr. Bourgeois: No, I am not talking safety.

Mr. Mantha: Good.

Mr. Bourgeois: I did not talk safety. It is going on a little bit in the airline industry right now, and this is only the beginning. I think you are going to have more of these big companies monopolizing after a while. They are going to buy them out and close their line. We have an example right now. CP Air bought out Eastern Provincial Airlines. Early in the new year you are going to see the former EPA bird on the back of the tail having CP Air colours. You are going to see the stewardess, or the steward, on board with CP Air suits or uniforms. You are going to get your tickets, and they are going to be CP Air tickets. Then, lo and behold, we are starting to abandon some of our non-profitable lines or to those small communities in the Maritime area.

• 1825

Being a Maritimer myself, I know what it is like down there to get around. You just want to get stuck down there sometimes, because Air Canada hardly has any more service, nor does CPR for that matter, except if you come out of Halifax. However, just go to the other sectors of the country, like some of us do, and you will find out that when Maritime Central Airway lifts their service come next June, let alone the fact we are going to lose 41 workers, those communities are going to lose service. What they will probably get as replacement is, if they get one, a small aircraft. There is talk that possibly . . . I forget the name of the little airline that is going to go in there, but it will be a much smaller aircraft, much smaller, and those communities, some of them . . .

Mr. Mantha: What do you you call free enterprise? Monopoly?

Mr. Bourgeois: What do I call free . . .

Mr. Mantha: If I have money, why should I not be able to, in this day and age, without all the regulations, start up?

Mr. Bourgeois: Okay, my colleague here will . . .

Mr. Mantha: I mean, you are talking about *Freedom to Move*, and this should ease this.

Mr. Louis Erlichman (Research Director, International Association of Machinists and Aerospace Workers): Could I respond? You suggest that if you take away regulation, that what you are going to do is produce free enterprise, and it is pretty evident . . .

Mr. Mantha: Free enterprise is there. We just want to deregulate to improve the system we have . . . less complication, less government interference.

Mr. Erlichman: What you are suggesting is, if you take away regulation, automatically, all these small entrepreneurs are going to rush out . . .

Mr. Mantha: Why not?

[Translation]

M. Bourgeois: Non, je ne parle pas de sécurité.

M. Mantha: Très bien.

M. Bourgeois: Je n'ai pas parlé de sécurité. Il en est déjà un petit peu question dans l'industrie de l'aviation, et ce n'est que le commencement. Selon moi, un plus grand nombre de ces grandes entreprises vont créer des monopoles après un bout de temps. Elles vont acheter les autres, dont elles vont fermer les lignes. Nous en avons déjà un exemple. CP Air a acheté *Eastern Provincial Airlines*. Au début de la nouvelle année, vous allez voir l'ancien oiseau d'EPA derrière la queue avec les couleurs de CP Air. Vous allez voir l'hôtesse de l'air ou l'agent de bord en costume ou uniforme de CP Air. Les billets que vous achèterez seront des billets de CP Air. Puis, oh surprise, nous commençons à abandonner certaines de nos lignes non rentables ou desservant nos petites collectivités des Maritimes.

Étant moi-même des Maritimes, je sais ce que cela signifie là-bas que de voyager. Il vous arrive de vouloir rester pris là, parce qu'Air Canada n'a à peu près plus de service, pas plus que CP Air, quant à cela, sauf si vous partez d'Halifax. Cependant, allez voir dans les autres coins du pays, comme certains d'entre nous le font, et vous verrez que lorsque la *Maritime Central Airway* abandonnera son service en juin prochain, ces collectivités perdront du service, sans compter que nous perdrons aussi 41 travailleurs. Ils obtiendront probablement en retour, si tant est qu'ils ont quelque chose, un petit avion. On dit que peut-être . . . j'oublie le nom de la petite compagnie aérienne qui va aller s'y installer, mais ce sera un avion beaucoup plus petit, beaucoup plus petit, et ces collectivités—certaines d'entre elles . . .

M. Mantha: Qu'appellez-vous la libre entreprise? Un monopole?

M. Bourgeois: Qu'est-ce que j'appelle la libre . . .

M. Mantha: Si j'ai de l'argent, pourquoi n'aurais-je pas le droit, en 1985, de me lancer en affaires, sans être brimé par toute la réglementation?

M. Bourgeois: Très bien, mon collègue ici . . .

M. Mantha: Vous parlez de «Allez sans entraves», et cela devrait faciliter les choses.

M. Louis Erlichman (directeur de la Recherche, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): Puis-je répondre? Vous dites que la déréglementation va permettre la libre entreprise, et il est assez évident . . .

M. Mantha: La libre entreprise, nous l'avons déjà. Nous voulons la déréglementation pour améliorer notre système—moins de complications, moins d'ingérence gouvernementale.

M. Erlichman: Selon ce que vous dites, avec la déréglementation, automatiquement, tous ces petits entrepreneurs vont se précipiter . . .

M. Mantha: Pourquoi pas?

[Texte]

Mr. Erlichman: —set up a whole new bunch of companies, and you are going to have a much more competitive environment.

Mr. Mantha: Right.

Mr. Erlichman: Unfortunately, the experience in the United States in airlines, in trucking, in railways, has been that in fact, after sometimes a flurry for a year or two of new carriers coming up...

Mr. Mantha: It will settle down.

Mr. Erlichman: —you end up with a more concentrated system than you had before. It is a case in airlines; it is a case in trucking; it is a case in railways. We are already getting it here before deregulation in airlines. We are already getting it in trucking here. We are very concentrated in the railways to start with, so you are not going to get much more concentrated in them, but what they are going to do is cut back on service to a number of areas. While the theory may well be that you just take off the regulation and suddenly, you are going to have perfect competition and all sorts of entrepreneurs and everything else, what happens very quickly, and that is the evidence...

Mr. Mantha: It will create jobs, though.

Mr. Erlichman: —is that you do not have more competition. You have less competition, fewer jobs, less service and less safety.

Mr. Mantha: This is my last one. I just want to tell you, then leave you, that it is a proven fact that deregulation in the States now... there has not been a decline in jobs. It has been actually monitored as a higher total of jobs. I just want to leave you with that. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Bourgeois: We had figures that say differently, and if he could give me those figures, I would gladly stop using mine.

An hon. member: Sorry.

An hon. member: No, we are not here to argue.

The Chairman: This is an area of dispute and an obvious disagreement. There are various witnesses who have had various thoughts on this fact, and of course, it depends on who the witness is. Thank you, Mr. Mantha. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, on page seven of your very well-written brief, you state that the record number of air disasters in 1984-85 are evidence of the undermining effect of deregulation on safety in the U.S. Is there any definite proof that accidents have been the result of deregulation, or do you think at the same time, with more regulation, is there any way we can regulate the situation that a mechanic who works on an airplane, whose girlfriend or wife has just left the country, that he is right on the job 100%, that perhaps he might forget to put the right torque on a piston or tighten a bolt on a wheel or something? Can regulation actually guarantee that we will be 100% free of accidents?

[Traduction]

M. Erlichman: ... pour créer toute une série de nouvelles sociétés, et vous vous retrouverez avec un environnement beaucoup plus compétitif.

M. Mantha: Juste.

M. Erlichman: Malheureusement, selon l'expérience des Américains du côté des compagnies aériennes, du camionnage, des chemins de fer, en réalité, après une flopée, parfois, de nouveaux transporteurs pendant un an ou deux...

M. Mantha: Les choses retombent en place.

M. Erlichman: ... on se retrouve avec un système plus concentré qu'auparavant. C'est le cas dans les lignes aériennes; c'est le cas dans le camionnage; c'est le cas dans les chemins de fer. Cela commence déjà à se produire ici, avant la déréglementation des lignes aériennes. Nous commençons déjà à l'avoir dans le camionnage. Nous sommes très concentrés dans les chemins de fer au départ, si bien que la concentration n'y sera pas beaucoup plus grande, mais il se trouvera qu'ils réduiront le service vers un certain nombre de régions. En théorie, on peut bien penser que la déréglementation vous donnera du jour au lendemain la concurrence parfaite et toutes sortes d'entrepreneurs et tout le reste, mais ce qui arrive très vite, et c'est prouvé...

M. Mantha: Cela créera des emplois, cependant.

M. Erlichman: ... c'est que la concurrence n'est pas plus forte. Il y a moins de concurrence, moins d'emplois, moins de service et moins de sécurité.

M. Mantha: Voici ma dernière remarque. Je veux vous dire, avant de vous quitter, qu'il est prouvé que la déréglementation aux États-Unis, aujourd'hui... n'a pas entraîné de perte d'emplois. On a même constaté une augmentation du nombre d'emplois. Je veux vous laisser sur cela. Merci, monsieur le président.

M. Bourgeois: Nous avons des chiffres qui témoignent du contraire, mais, s'il veut bien me donner les siens, je m'empresserai de cesser d'utiliser les miens.

Une voix: Tant pis.

Une voix: Non, nous ne sommes pas ici pour discuter.

Le président: Voilà une divergence de vues, un désaccord évident. Il y a divers témoins qui avaient diverses idées sur cette question, et, bien sûr, cela dépend du témoin. Merci, monsieur Mantha. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Messieurs, à la page 7 de votre mémoire très bien rédigé, vous déclarez que le nombre record d'accidents d'avion en 1984-1985 prouve l'effet dévastateur de la déréglementation sur la sécurité aux États-Unis. Est-il prouvé hors de tout doute que les accidents sont le résultat de la déréglementation, ou pensez-vous aussi que la réglementation fournit un moyen de s'assurer qu'un mécanicien qui travaille sur un avion, ou dont la fiancée ou l'épouse vient de quitter le pays, se donne 100 p. 100 à son travail, qu'il n'a pas oublié de serrer assez fort un piston et de visser un boulon sur une roue ou quelque chose du genre? La réglementation peut-elle

[Text]

Mr. Bourgeois: No, but there is proof in the U. S., from the FAA Agency and the general accountant agency, that in the smaller airlines there has been a great increase in accidents that were related to unsafe working practices, that the jobs when completely finished... they were not following the regulations as set out by the FAA and therefore, and they are appended to your brief, your big brief...

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Secondly, you talk about the danger of monopolies, as has occurred in the United States. I think you would agree with me that, today, with CP and CN, we do have two monopolies already in Canada.

• 1830

A number of witnesses before this committee, including private enterprises, have said they are in complete agreement with deregulation, whether it be the users or the consumers or the shippers. They have openly told us that they are not afraid of deregulation. It seems the small shipper can and is willing to compete with the larger shipper. If this statement is true, I do not foresee any loss of jobs. Mr. Carty of CP told us in Vancouver that, according to him—of course, this is one side of the argument—there would indeed be an increase in the number of jobs. How do you think we as a committee should try to rationalize the differences?

Mr. Bourgeois: In the railways, there is no doubt there is a monopoly. There are really only two national rail carriers. One of the great things in deregulation of the railway system, which we are afraid of, is that we might start getting a flow of north-south traffic instead of the continuation of the east-west traffic, as we now have it. In the trucking industry, I remember very well when I was working out of Montreal that there were many small firms operating, especially in the eastern part of Quebec. They are not around any more. They were all gulped up, if you want, or picked up, if you want, or bought off by these larger couriers, which are still around there. One just has to do a little bit of travelling in the eastern part of Quebec along the river and across the New Brunswick border to see it. They are big companies. They are not the small ones, the little family businesses, which were there before. They could not compete any more with these big couriers.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If we go into the east-west, north-south traffic, it has also been stated before the committee that it is cheaper to move Canadian goods east or south first, and then travel east or west, because they do not have the same regulations as we have, for example, the extra-provincial trucking.

Mr. Bourgeois: If you go ahead and we start having a north-south... I do not know what you are going to do with the best part of the railways in eastern Canada. Probably, the railways

[Translation]

effectivement garantir que nous serons à l'abri des accidents à 100 p. 100?

M. Bourgeois: Non, mais il y a des preuves aux États-Unis, auprès de la FAA et de la *General Accounting Agency*, que les petites lignes aériennes y ont connu une forte augmentation d'accidents attribuables à des pratiques de travail dangereuses, que les tâches, lorsqu'elles sont complètement terminées... On ne se conformait pas aux règlements de la FAA, si bien que—et ils sont annexés à votre mémoire, votre gros mémoire...

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Deuxièmement, vous parlez du danger de monopole, comme cela s'est produit aux États-Unis. Je pense que vous reconnaîtriez avec moi que, aujourd'hui, avec le CP et le CN, nous avons déjà deux monopoles au Canada.

Un certain nombre de témoins qui ont comparu devant notre Comité, notamment des entreprises privées, se sont dits tout à fait d'accord sur la déréglementation, qu'il s'agisse des utilisateurs, des consommateurs ou des expéditeurs. Ils nous ont dit ouvertement qu'ils n'ont pas peur de la déréglementation. Il semble que le petit expéditeur peut et veut faire concurrence au grand. Si cela est vrai, je ne prévois pas de perte d'emplois. M. Carty du CP nous a dit à Vancouver que, selon lui—bien sûr, cela ne représente qu'un point de vue—il y aurait en réalité une augmentation du nombre d'emplois. Selon vous, comment devrions-nous, en tant que Comité, tâcher de rationaliser les différences?

M. Bourgeois: Dans les chemins de fer, il ne fait aucun doute qu'il y a un monopole. Il n'y a en réalité que deux transporteurs ferroviaires nationaux. Un des grands avantages de la déréglementation du réseau ferroviaire—dont nous avons peur—c'est que nous commencerions peut-être à avoir du trafic du sud au nord plutôt que de perpétuer le trafic de l'est à l'ouest, comme à l'heure actuelle. Dans l'industrie du camionnage, je me souviens très bien du temps où j'étais à Montréal qu'il y avait une foule de petites entreprises en exploitation, notamment dans l'est du Québec. Elles n'y sont plus. Elles ont toutes été avalées, si vous voulez, ou cueillies, si vous préférez, ou achetées par ces grands services de messagerie, qui y sont toujours. Il suffit de voyager un peu dans l'est du Québec le long du fleuve et de traverser la frontière du Nouveau-Brunswick pour le voir. Ce sont de grandes entreprises. Ce ne sont pas les petites, les petites entreprises familiales, qui y étaient jadis. Elles ne pourraient plus soutenir la concurrence de ces grands services de messagerie.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si nous voulons parler du trafic est-ouest et nord-sud, on a aussi dit au Comité qu'il coûte moins cher de transporter des marchandises canadiennes vers l'est ou vers le sud d'abord, puis d'aller à l'est ou à l'ouest, parce qu'ils n'ont pas les mêmes règlements que nous, par exemple, en ce qui concerne le camionnage extraprovincial.

M. Bourgeois: Si vous allez de l'avant et que nous commençons à avoir du trafic nord-sud... J'ignore ce que vous ferez de la meilleure partie des chemins de fer dans l'est canadien.

[Texte]

will stop moving west at Thunder Bay. All your wheat will move through possibly Thunder Bay in the summer months, when the lakes are open, and they will probably go through New Orleans in the wintertime, where there is a year-round port. We are now shipping a lot of the grain in the winter months to our ports in the eastern part of Canada, be it Montreal, St. John, or Halifax, Nova Scotia.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If we reduce the number of regulations we have, I would assume that we would stop the north-south traffic and increase the east-west traffic.

Mr. Bourgeois: When we are talking about regulation, we mean regulation that will suit the Canadian scene.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman; gentlemen, I apologize for being late. The pen you gave me in the desk set when I spoke to the IAMAW is broken. If you can give me a new pen, I might be on time.

The Chairman: I agree. Mr. Benjamin has been very much on time.

Mr. Benjamin: Mike Rygus presented it to me, but anyway...

The Chairman: He may not be on point, but he has been on time.

Mr. Angus: He has always been on point.

The Chairman: He has been on time as well as on point, as he always is.

Mr. Benjamin: Gentlemen, our points differ. Let me do you a devil's advocate for a moment. On page 6, you talk about the sort of arrangements or moves by CP Air and Air BC and Eastern Provincial Airways bidding against Quebecair, etc. It has been put to us a number of times that, where you can have a couple of feeder airlines partly owned by a major airline or an arrangement whereby they can combine their baggage handling, their ticketing and infrastructure or use the same tractors to push planes out and whatnot, this cuts costs. It might cut jobs, too, but it is a side-effect. It might cut costs, which would be passed onto the consumer by way of lower fares and cargo rates. It has been put to us by the same proponents as for *Freedom to Move* that, with all these extra carriers and more people in on it, everybody is going to be competing, and we are going to get a cheaper price. At the same time, they tell us—both Air Canada and CP Air have told us—when they make these arrangements with feeder airlines or small regionals, it is a combining of forces to cut their costs, improve the efficiency of their operations and pass on savings to their customers. I take it in your brief, you are objecting to these under-the-table deals or agreements or non-aggression pacts. Are you objecting to that?

[Traduction]

Les chemins de fer cesseront probablement tout transport à l'ouest de Thunder Bay. Tout votre blé passera peut-être par Thunder Bay en été, c'est-à-dire pendant que les lacs sont ouverts, puis il passera probablement par la Nouvelle-Orléans en hiver, car il y a là un port ouvert toute l'année. Nous expédions présentement beaucoup de céréales en hiver vers nos ports de l'est du Canada, c'est-à-dire Montréal, Saint-Jean, ou Halifax (Nouvelle-Écosse).

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si nous réduisons le nombre de nos règlements, je suppose que nous mettrions fin au trafic nord-sud et augmenterions le trafic est-ouest.

M. Bourgeois: Lorsque nous parlons de réglementation, nous entendons la réglementation qui sera adaptée à la scène canadienne.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président; messieurs, je vous prie d'excuser mon retard. Le stylo que vous m'avez donné pour l'ensemble de pupitre lorsque j'ai pris la parole devant l'AIMTA est brisé. Si vous pouviez m'en donner un autre, je pourrais être à l'heure.

Le président: Je suis d'accord. M. Benjamin est toujours à l'heure.

M. Benjamin: Mike Rygus me l'a donné, mais de toute façon...

Le président: Il n'est peut-être pas dans le sujet, mais il est à l'heure.

M. Angus: Il est toujours dans le sujet.

Le président: Il est à l'heure et dans le sujet, comme toujours.

M. Benjamin: Messieurs, changeons de sujet. Permettez-moi de me faire l'avocat du diable un instant. À la page 6, vous parlez du genre d'accords ou de mesures de la part de CP Air et d'Air BC et d'*Eastern Provincial Airways* contre Québecair, etc. On nous a dit plusieurs fois que, lorsque vous pouvez avoir une couple de lignes aériennes d'appoint appartenant en partie à une grande compagnie aérienne ou un accord en vertu duquel ils peuvent regrouper la manutention des bagages, la billetterie et l'infrastructure ou utiliser les mêmes tracteurs pour pousser les avions et quoi encore, cela réduit les coûts. Cela pourrait diminuer le nombre d'emplois, aussi, mais c'est un effet secondaire. Ces réductions de coûts pourraient avantager le consommateur, sous forme de diminution de tarifs et de taux de transport de marchandises. Les mêmes intervenants que dans le cas d'*Aller sans entraves* nous ont dit que, avec tous ces nouveaux transporteurs et l'arrivée de nouveau monde, tout le monde fera concurrence à tout le monde, et nous paierons moins cher. Au même moment, ils nous disent—Air Canada et CP Air nous l'ont fait savoir—que lorsqu'ils prennent de telles dispositions avec les compagnies aériennes d'apport ou avec les petites compagnies aériennes régionales, ils unissent leurs efforts afin de réduire leurs coûts, d'accroître l'efficacité de leurs activités et de permettre aux consommateurs de réaliser

[Text]

Mr. Bourgeois: Yes. First of all, a couple of years ago when we appeared before the Air Transport committee, we said what would happen, and we are already getting the affects—particularly in eastern Canada, when CP Air bought out Eastern Provincial Airways. We have lost a number of jobs already when the jobs were transferred by CP, some to Toronto and others to Vancouver—without the transfer of the men involved. Now, all these men left their homes; sold their homes in Gander, Newfoundland; left their native part of the country, and are now in Halifax. When we talk about passing on the savings to customers, I do not believe that one.

We had a good example a little over a year ago, when Eastern Provincial in Halifax and St. John's, Newfoundland decided to put their contract for servicing at the gates and whatnot out to tender. At the time, we had a unit of eastern contractors which had been there for about 10 or 11 years, with pretty good salaries and conditions for our employees. It went out and it was given to a company called Hudson General.

In most cases, the salaries were cut at least 50%. In fact, we have employees there who still qualify for social service benefits and welfare benefits. And I do not see any tickets in that area that have been reduced because we have reduced the costs of servicing the Eastern Provincial Airways flights. In fact, they have gone up.

Mr. Benjamin: What you are really saying is this move to have freedom to manoeuvre is just a repetition of history. You go back 50-60 years ago—no regulations, monopolies. Then regulations, and the monopolies were regulated. We come now to deregulation, and what you are saying on page 6 is that the monopolies are starting up again. Would you agree that three or four or five years down the road we will be back here again, and your organization and a whole lot of transportation companies and customers will be demanding regulations all over again?

Mr. Bourgeois: It would appear like that, but I would hope we do not have to. As we outlined, we hoped this committee would decide to set up a commission that would look ahead for the 21st Century and we would not have to be here in another four or five years asking to regulate.

You know, regulation—could you imagine if we did not have policemen out on our streets policing our areas? That is a form of regulation, whether we want to admit to it or not. If everybody could go through red lights and stop signs without getting the ticket that the regulations provide for in the local

[Translation]

des économies. Si je me fie à votre mémoire, vous vous opposez à ce type d'entente «sous la table», ou de pactes de non-aggression, n'est-ce pas?

• 1835

M. Bourgeois: Oui. D'abord, il y a deux ans lorsque nous nous sommes présentés devant le Comité des transports aériens, nous avons dit ce qui arriverait, et nous ne nous étions pas trompés, particulièrement en ce qui a trait à l'Est du Canada, où CP Air a acheté *Eastern Provincial Airways*. Nous avons perdu un certain nombre d'emplois au moment du transfert au CP. Certains postes ont été transférés à Toronto, d'autres à Vancouver, mais les employés qui les occupaient n'ont pas été mutés. Ces hommes ont vendu et quitté leur demeure de Gander, Terre-Neuve, ont quitté leur ville natale et habitent maintenant à Halifax. Lorsqu'on dit que les consommateurs y gagneront, je n'y crois pas.

Nous en avons eu un bon exemple il y a un peu plus d'un an, lorsqu'*Eastern Provincial* à Halifax et à Saint-Jean de Terre-Neuve a décidé de procéder à l'adjudication de contrats pour son service aux postes d'embarquement. À l'époque, ETA employait un certain nombre d'entrepreneurs à l'Est depuis environ 10 ou 11 ans et nos employés bénéficiaient de salaires intéressants et de bonnes conditions de travail. Malgré tout, le contrat fut adjugé à une compagnie appelée *Hudson General*.

Dans la plupart des cas, les salaires furent réduits d'au moins 50 p. 100. En fait, certains de nos employés ont encore droit aux prestations d'aide sociale. Malgré cela, je n'ai eu connaissance d'aucune baisse du prix des billets dans cette région par suite de la réduction des coûts du service entourant les vols d'*Eastern Provincial Airways*. Le coût des billets a même augmenté.

M. Benjamin: Ce que vous dites en réalité, c'est que ce geste n'est qu'une répétition de mesures déjà accomplies précédemment. Vous reculez de 50 ou 60 ans, à l'époque où il n'y avait aucun règlement, aucun monopole. Par la suite, des règlements ont été adoptés et les monopoles y ont été assujettis. Nous revenons maintenant à la déréglementation, et vous dites à la page 6 de votre mémoire que l'époque des monopoles est en train de recommencer. Êtes-vous d'avis que dans trois, quatre ou cinq ans nous en serons revenus au même point et que votre organisation et un grand nombre de compagnies de transport et de consommateurs exigeront que des règlements soient imposés de nouveau?

M. Bourgeois: On pourrait avoir cette impression, mais j'espère que nous n'en viendrons pas là. Comme nous l'avons mentionné, nous espérons que votre Comité décidera d'établir une commission chargée d'étudier la situation qui prévaudra au XXI^e siècle et que nous n'aurons pas à nous présenter de nouveau ici dans quatre ou cinq ans pour demander que des règlements soient instaurés.

Vous savez, la réglementation—pouvez-vous vous imaginer ce qui se passerait s'il n'y avait pas de policiers au coin des rues? Les services de police sont une forme de réglementation, qu'on le veuille ou non. Si tout le monde pouvait brûler les feux rouges et les signaux d'arrêt sans être pénalisé, j'imagine bien

[Texte]

by-laws of a city, I can imagine what would happen. Okay? I guess that would be called the freedom to drive.

Mr. Benjamin: Can you elaborate a little on the experience of your organization in the United States in terms of the passing on—after the shakedown period, after the deregulation—is there any evidence that these savings and whatnot, even if it meant hiring a second-hand aircraft and hiring crews at half pay, have been passed on to consumers, or have the operators kept the money?

• 1840

Mr. Bourgeois: No, as far as I know, the savings have not been passed on. In fact, as far as the workers are concerned, we just went through a round of negotiations. It was the same old demand at every table regardless of which company we were faced with—concession, concession, concessions and two-tier wage introduction where newer employees are asked to start at lower rates and will never attain the top rate that the present mechanics there have.

I fly quite a bit on the U.S. side also and except for the odd flight from maybe New York to San Francisco, you cannot pick up a cheap ticket. If you are doing the regular route, such as Washington to Chicago, Chicago to Cincinnati, New York to Washington, I am telling you the tickets have gone up and up over the years like they have in most of our lines here.

Mr. Benjamin: Is it mythology then?

Mr. Bourgeois: Yes, it is.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.,

I want to just pick up, Mr. Bourgeois, on this commission of inquiry. I want to clarify something. You said something in answer to Mr. Benjamin that the committee might recommend. Are you talking about another MacPherson Royal Commission type of thing?

Mr. Bourgeois: Yes.

The Chairman: There would be more time to consider it, because the more you consider the issue, the problems that are there . . . It is the political judgment that is going to have to be made, a political judgment that might be wrong and not suit everybody. You are not going to find any more problems. In this rather intensive study, the problems are already becoming fairly clearly defined. It is the question of how you resolve them and what type of judgment calls you make in resolving them. After all the trepidation, after you make the judgment as to which way you go, only time will tell which witness is going to be proved right, or which witness is going to be proved wrong.

It has been my experience—and I am sure your experience—that you can call experts from the States. We have had witnesses across the country who have been good, but they have had diametrically different points of view. I can understand this business of a commission to appoint, but this committee is a transport committee. The Minister has been

[Traduction]

ce qui arriverait. Comprenez-vous? Je suppose que l'on parlerait alors de «liberté de conduite».

M. Benjamin: Pouvez-vous nous parler un peu de l'expérience de votre organisation aux États-Unis—après la période d'ébranlement, après la déréglementation? Existe-t-il des preuves que les économies, même si elles ont été réalisées grâce au recours à des appareils usagés et à l'embauche d'équipage à demi-traitement, que ces économies ont profité aux consommateurs, ou les exploitants ont-ils gardé l'argent dans leurs poches?

M. Bourgeois: Non, pour autant que je sache, les économies n'ont pas profité aux consommateurs. En fait, en ce qui a trait aux travailleurs, nous venons tout juste de terminer une série de négociations. Il s'agit toujours de la même demande formulée dans le cadre de toutes les négociations, et ce peu importe avec quelle compagnie nous négocions—concessions, concessions, concessions et introduction d'un traitement à deux niveaux lorsque les plus récents employés doivent débiter aux taux les plus bas et n'atteignent jamais le haut de l'échelle.

Je voyage souvent aux États-Unis et je puis dire que, sauf peut-être dans le cas d'un vol New York-San Francisco, il est impossible d'obtenir un billet bon marché. Dans le cadre d'itinéraires réguliers tels Washington-Chicago, Chicago-Cincinnati ou New York-Washington, le prix des billets n'a cessé d'augmenter avec les années, comme c'est le cas ici.

M. Benjamin: C'est donc un mythe?

M. Bourgeois: Oui, en effet.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

J'aimerais, monsieur Bourgeois, parler de la Commission d'enquête. J'aimerais clarifier quelque chose. Vous avez répondu à M. Benjamin que le comité devrait recommander la création d'une telle commission. Parlez-vous d'une autre commission du genre de la Commission royale d'enquête MacPherson?

M. Bourgeois: Oui.

Le président: Nous disposerons de plus de temps pour étudier cette question; plus nous l'étudierons, plus les problèmes existants . . . Il faudra faire preuve de jugement politique, d'un jugement politique qui pourra s'avérer fautif et qui ne plaira pas nécessairement à tous. Vous ne trouverez pas d'autres problèmes. Dans le cadre de cette étude plutôt intensive, les problèmes se précisent déjà. Il s'agit de déterminer comment les résoudre et quel type de jugement doit intervenir. Lorsqu'un jugement aura été rendu quant à la façon d'agir, seul le temps nous dira qui a raison et qui a tort.

Si je me fie à mon expérience—qui doit sans doute se rapprocher de la vôtre—vous pouvez faire appel à des experts américains. J'ai entendu à travers le pays des opinions valables, mais certaines étaient diamétralement opposées. Je comprends que vous souhaitiez qu'une commission soit nommée, mais notre comité s'occupe de transport. Le Ministre

[Text]

considering this within his department with experts. We know you can get experts to say anything in a responsible way on either side of the question, but I really wonder, in terms of the taxpayer, if you are really going to change the fundamental decision that some Minister is going to have to make in legislation by delaying it further—not that you are suggesting just a delay for delay's sake—by having a royal commission with all the experts. A Macdonald Royal Commission—talk about things that change. Our eminent colleague, Mr. Macdonald was certainly was not a free-trader when he started—at certain phases of his political life—becomes a royal commissioner with a \$20 million commission and they produce a free trade report.

I just do not know. I understand it, but frankly it does not excite me very much. Someone has to take some decisions. We will make a report that does not absolve everybody, does not suit everybody, then the Minister assesses it and then the public in time, at the polls, I guess, will make their judgment.

I guess I just made a comment. I think that is delaying a situation in transport that changes so quickly—especially going back to the Macdonald Royal Commission which took three or four years to report. I really wonder how serious you are in suggesting a special inquiry or a royal commission.

Mr. Bourgeois: First of all, let me say that even though we appeared before the Macdonald Royal Commission we were not in favour of it. There have been commissions in the past, such as the MacPherson commission on transport, which came up with some good solid suggestions. They have lasted for all these years.

I am suggesting to you that the *Freedom to Move* paper is anything but a study. It is just quick way of letting new entrepreneurs get on the road for this free enterprise system we talk about. There is no planning for the 21st Century at all in that paper. That is why we feel a commission should be set up, one whose time limits may be a little more earmarked than the famous commission you just mentioned, but I think they could do a good job. If some of our people in the past have done it, it can be done now.

• 1845

The Chairman: Mr. Bourgeois, I want to thank you. You have done a good job, on behalf of your union, in producing a most comprehensive report, with the appendix, all of which gets referred to our staff. They will analyse it. Hopefully from many of these briefs and the witnesses we have heard, we will be able to come up with a report that may have to be like Solomon. Whether to fill in the gaps or not, I do not know. Only time will tell. I want to thank you very much for taking the time and trouble to appear.

The other witness was set to definitely be here at 7 p.m. I am told they are to be here. We cannot cancel or adjourn until

[Translation]

s'est penché sur cette question avec des experts. Comme on le saisit, les experts peuvent dire n'importe quoi de façon responsable sur l'un ou l'autre aspect de la question, mais je me demande vraiment, du point de vue du contribuable, si vous allez réellement modifier la décision fondamentale que certain Ministre devra prendre en ce qui a trait à la législation en la reportant encore une fois—je ne prétends pas que vous proposiez de reporter la décision uniquement pour le plaisir—en exigeant qu'une Commission royale soit créée. Notre éminent collègue MacDonald n'était certes pas un partisan du libre-échange à ses débuts—à certaines étapes de sa vie politique. Il devint commissaire responsable d'une Commission royale de 20 millions de dollars chargée de présenter un rapport sur le libre-échange.

Je ne sais tout simplement pas. Je comprends, mais honnêtement cela ne m'emballa pas beaucoup. Quelqu'un doit prendre des décisions. Nous présenterons un rapport qui ne déchargera pas tout le monde, ne plaira pas à tout le monde, que le Ministre évaluera et sur lequel le public, au moment du vote je le suppose, se prononcera.

Je ne fais que commenter la situation. Je crois que cela retarde le règlement d'une situation de transport qui évolue très rapidement—surtout si l'on revient à la Commission royale d'enquête MacDonald, dont le rapport a mis trois ou quatre ans à paraître. Je me demande réellement dans quelle mesure vous êtes sérieux lorsque vous proposez que soit menée une enquête spéciale ou que soit créée une Commission royale.

M. Bourgeois: D'abord, laissez-moi préciser que même si nous avons comparu devant la Commission MacDonald, nous ne l'approuvions pas. Bien des commissions ont été créées par le passé, comme la Commission MacPherson sur le transport, qui a proposé un certain nombre de mesures valables encore en vigueur aujourd'hui.

A mon avis, le document «Aller sans entraves» n'est qu'une étude. Ce qu'il propose n'a pour but que de permettre rapidement à de nouveaux entrepreneurs de s'intégrer à ce système de libre entreprise dont nous parlons. «Aller sans entraves» ne contient aucune mesure de planification touchant le XX^e siècle. Pour cette raison, nous estimons qu'une Commission d'enquête devrait être chargée d'étudier la situation à venir. Je crois que cette Commission pourrait accomplir un travail appréciable. Si cela s'est fait par le passé, cela peut se faire encore aujourd'hui.

Le président: Monsieur Bourgeois, je tiens à vous remercier. Vous avez accompli du bon travail pour le compte de votre syndicat, et vous avez produit un rapport très détaillé, avec annexe, qui sera transmis à notre personnel afin d'être analysé. Nous espérons parvenir, à la lumière des mémoires et des témoignages qui nous ont été présentés, à rédiger un rapport valable. Quant à savoir si les lacunes seront comblées ou non, seul le temps nous le dira. Je vous remercie beaucoup de vous être déplacé pour nous présenter votre mémoire.

Les prochains témoins sont censés être ici à 7h00 p.m. On me dit qu'ils doivent venir. Nous ne pouvons donc clore la

[Texte]

we give them a chance to appear. This happens sometimes at the end of a hearing.

• 1850

• 1907

The Chairman: I see a quorum for the purposes of calling evidence. I guess everyone knows we got a little ahead of schedule, which is a very delightful situation, and had to adjourn because the stated time for the next witness was 7 p.m. They were very punctual.

The next witness is the Metro Toronto Residents' Action Committee, and appearing on its behalf is Mr. Harold Morrison, Chairman, along with Mr. Harry Behrend.

Mr. Harold Morrison (Chairman, Metro Toronto Residents' Action Committee): Mr. Chairman, I do not envy the situation that exists with this committee where you have to produce a report by, I think, December 13. I wish you good luck.

The Chairman: In the annals of political history, the last political event of December 13 was when Joe Clark's government fell on December 13 in 1979.

Mr. Morrison: I am sure it will not happen again.

The Chairman: It also was the date that my father was first elected, so it is very historic.

Mr. Morrison: Mr. Chairman, this committee has heard a great deal about the Staggers Act and its impact on the Canadian transport situation. Our interests lie on an issue which may not have been fully addressed before and we feel is equally important. You have our main document, our 'Free but Safe' document, which is in response to the *Freedom to Move* paper. It spells out in detail some of the concerns of our directors and of our organization.

• 1910

Mr. Chairman and members of the committee, the M-TRAC directors endorse the general thrust of the position paper *Freedom to Move*.

The Chairman: Excuse me, Mr. Morrison, I want to let you know that this document—you are going to give a shorter introductory statement, are you?—has been received by our staff, and they are dissecting it and analysing it in more detail than we are going to do in this presentation. We thank you for it.

Mr. Morrison: The M-TRAC organization is a non-profit metro-wide umbrella organization in the Toronto area, consisting of ratepayers, residents and other groups. Following the Mississauga derailment, they joined forces to investigate and advocate rail safety in densely populated areas.

[Traduction]

rencontre maintenant. Ce sont des choses qui arrivent parfois à la fin d'une audience.

Le président: Je constate qu'il y a quorum. Je suppose que vous savez tous que nous sommes un peu à l'avance sur l'horaire, ce qui est fort agréable. Nous avons dû ajourner parce que l'audience suivante n'était qu'à 19 heures. Les intervenants ont été très ponctuels.

Accueillons maintenant le *Metro Toronto Residents' Action Committee*, représenté par son président M. Harold Morrison et par M. Harry Behrend.

M. Harold Morrison (président, Metro Toronto Residents' Action Committee): Monsieur le président, je n'envie pas votre Comité d'avoir à présenter un rapport avant, je crois, le 13 décembre. Je vous souhaite bonne chance.

Le président: D'après les annales de la vie politique, le dernier événement politique survenu un 13 décembre fut la défaite du gouvernement de M. Joe Clark en 1979.

M. Morrison: Je suis persuadé que cela ne se produira pas de nouveau.

Le président: Le 13 décembre est également la date où mon père a été élu la première fois. C'est donc une date très importante.

M. Morrison: Monsieur le président, votre Comité a beaucoup entendu parler de la *Staggers Act* et de ses répercussions sur la situation du transport au Canada. Notre Comité s'intéresse de près à une autre question dont on n'a peut-être pas débattu beaucoup jusqu'ici mais que nous jugeons tout aussi importante. Vous avez en mains le document *Free but Safe*, que nous avons présenté en réponse à l'énoncé de principe *Aller sans entraves*. Il renferme de façon détaillée certaines inquiétudes qu'entretiennent nos directeurs et notre organisme.

Monsieur le président et membres du Comité, les directeur de M-TRAC appuient l'orientation générale adoptée dans l'exposé de principe *Aller sans entraves*.

Le président: Excusez-moi, monsieur Morrison; permettez-moi de vous signaler que notre personnel a reçu votre document—et vous allez, nous l'espérons, nous présenter des remarques d'introduction plus courtes, n'est-ce pas—et on en a entrepris l'analyse de façon plus détaillée que ce que nous allons faire dans cet exposé. Nous vous en sommes d'ailleurs reconnaissants.

M. Morrison: M-TRAC est une organisation cadre sans but lucratif formée de personnes auxquelles s'applique le tarif, de résidents et d'autres groupes du grand Toronto métropolitain. Ce sont des personnes et des groupes qui se sont associées, après le déraillement à Mississauga, pour enquêter et militer

[Text]

Mr. Chairman, the M-TRAC directors endorse the general thrust of the position paper *Freedom to Move*. However, we feel the document contains a number of blank spaces, which must be filled in if the country as a whole is to benefit.

I think we all agree that fair and open competition is to be commended. The elimination of red tape also is to be commended. But if the result is monopoly and the elimination of small, regional operators, then some parts of the country may suffer. Of course, the privilege of private pricing deals could possible collide with fair competition.

We believe the law must be amended with caution. Some areas of Canada may require special protection and this committee will no doubt keep this in mind.

Public safety is another major issue. The public has a right to protection against dangerous chemical spills and accidents that bring massive suffering. This is one of the blank spaces in the *Freedom to Move* document. It does not spell out how the public is to be protected. We can advise this committee that a great number of people are deeply concerned about this problem.

We suggest there is a basic weakness in the *Freedom to Move* position paper. It tends to treat transport economics in isolation. While the Minister of Transport has assured us privately and in public that safety remains its highest priority, this has not been adequately addressed in his position paper. It is as though someone in his department advised him that safety can be addressed in some other document at some other time. We hope this is not the case.

We are sure all members of this committee will agree that, in changing the basic policies and the basic laws of this country, safety and security of all Canadians must be kept firmly in mind. Major changes proposed by the *Freedom to Move* document involve the National Transportation Act. We plead with you to ensure that the responsibility and priority of safety is embedded in section 3 of the act, as you may recommend its amendment.

Frequently in judicial hearings, we hear railway solicitors argue that safety obligations must be more closely related to economic costs. This argument now has been translated into the more sophisticated term "performance-oriented regulations". We are concerned about the use of this term. In other words, it does not matter so much how you get the toxic and explosive materials from one major urban centre to another, as long as you deliver the materials to the destination safely. In this event, you do not need so many inspectors at the yard to check the marshalling and placarding of dangerous goods, you

[Translation]

en faveur de la sécurité du transport ferroviaire dans les régions à forte densité de population.

Monsieur le président, les directeurs de M-TRAC appuient l'orientation générale adoptée dans l'exposé de principe *Aller sans entraves*. Nous croyons toutefois que le document comporte un certain nombre de lacunes à combler si nous voulons qu'il profite au pays dans l'ensemble.

Nous souhaitons tous qu'il y ait une concurrence juste et ouverte, tout autant que l'élimination des chinoeries administratives, mais pas si l'on risque de voir apparaître des monopoles et l'élimination des petits exploitants régionaux, car certaines parties du Canada pourraient alors en souffrir. Évidemment, le privilège des ententes de tarification privée pourrait ne pas s'accorder avec la juste concurrence.

Nous croyons qu'il faut faire preuve de prudence dans l'amendement de la loi. Certaines régions du Canada peuvent avoir besoin d'une protection spéciale, et nous ne doutons aucunement que le présent Comité en tiendra compte dans ses délibérations.

La sécurité du public est une autre question d'une importance capitale. Le public a le droit d'être protégé des déversements et des accidents impliquant des produits chimiques dont les conséquences sont très importantes. Cet aspect fait défaut dans le document *Aller sans entraves*. On n'y définit pas de façon précise de quelle manière on assurera la protection du public. Ce problème préoccupe beaucoup de gens.

Selon nous, l'énoncé de principes comporte une faiblesse fondamentale. On dénote une tendance à y traiter des aspects économiques des transports sans tenir compte des autres facteurs. Malgré que le ministre des Transports nous ait assuré en privé et en public que la sécurité demeure sa préoccupation première, on ne peut pas dire que cela transpire véritablement dans son énoncé de principes. C'est comme si l'un de ses conseillers lui avait dit que l'on pourrait toujours traiter de la sécurité dans un autre document quelconque un peu plus tard. Nous espérons nous tromper.

Nous sommes assurés que tous les membres du Comité reconnaîtront qu'en modifiant les politiques et les lois fondamentales de notre pays, il faut avoir constamment à l'esprit la sûreté et la sécurité de tous les Canadiens. Un certain nombre de changements importants qui sont proposés dans le document *Aller sans entraves* touchent à la Loi nationale sur les transports. Nous vous prions instamment de veiller à ce que la responsabilité et la priorité de la sécurité fasse partie de l'article 3 de la loi, puisqu'il se peut que vous en recommandiez l'amendement.

Dans le cadre d'audiences, il arrive souvent que nous entendions des avocats de compagnies de chemins de fer soutenir que les obligations ayant trait à la sécurité doivent être mises en rapport plus étroitement avec les coûts. Cet argument s'exprime maintenant sous le vocable plus sophistiqué de «Règlements axés sur la performance». Cela nous inquiète. Autrement dit, la façon de transporter des matières toxiques et explosives d'un grand centre à un autre importe moins que leur livraison sécuritaire à destination. Cela permet d'affecter moins d'inspecteurs à la vérification de l'arrange-

[Texte]

do not need to worry too much about the speed along the way, or even the condition of the tankcars and track, as long as the goods arrive safely. This is the concept of performance orientation.

We have consulted a number of emergency-response people in our area. There is a great fear that Transport Canada, seeking ways of saving money, may be hypnotized by performance orientation. There is a real and growing fear that safety standards are about to be diluted and that risks for major urban areas will be increased. For example, new safety regulations went into effect last July. Enforcement of those regulations became an obligation of the Canadian Transport Commission. In order to carry out its minimum obligations, the commission asked the Treasury Board for 36 train inspectors, that is, funds to provide payment for these men specially trained in the field of dangerous goods inspections. And what did the commission get? Funds for just eight people.

How can the commission carry out its responsibilities? The blunt fact is that there is no full inspection. There are not enough men to do the job. We have pleaded with Minister of Transport to find some way of providing funds for the inspectors required, and what we are hearing is that funds are not available.

• 1915

The former chairman of the Railway Transport committee, Mr. John Magee, asked what purpose is served by introducing laws and regulations if there are no means of enforcing them. He has warned that responsibility for the next major rail accident in this country may lie at the feet of those federal authorities who have refused to commit funds for safety. There is concern in this country about this matter. The public of this country is increasingly concerned about environmental issues, including chemical spills. There are schools, hospitals and homes located adjacent to the track in many urban areas. The threat of chemical spills is not a fantasy. It is real. The world knows about Bophal, India, and many countries know about Mississauga, Ontario. The fire chief of Mississauga still gets dozens of calls about the derailment that brought fire, explosions and the chlorine scare, that forced evacuation, for six days, of some 225,000 people, virtually the whole city.

We have had other rail problems in the Metro Toronto area where huge amounts of dangerous chemicals move daily through the highest concentration of population in all Canada. In Ontario, we have had rail problems from Hornpayne to Petawawa. Serious derailments have occurred in recent years right across the country. Some improvement in rail safety has

[Traduction]

ment des wagons et des placards à poser sur les marchandises dangereuses, et de moins se préoccuper de la vitesse du train, ou même de l'état des wagons-citernes et de la voie ferrée, pourvu que les marchandises parviennent à destination sans accroc. C'est là le principe de l'orientation vers la performance.

Nous avons discuté de la question avec un grand nombre de personnes affectées aux services d'urgence de notre région. On craint énormément que par souci d'économie, Transports Canada soit obnubilé par la performance. On craint de plus en plus fermement que les normes de sécurité s'affaiblissent bientôt et que cela entraîne une augmentation des risques pour les régions urbaines importantes. Par exemple, de nouveaux règlements ayant trait à la sécurité sont entrés en vigueur en juillet dernier. C'est la Commission canadienne des transports qui a hérité de leur application. Pour s'acquitter de ses obligations minimales, elle a demandé des crédits au Conseil du Trésor pour l'embauche de 36 inspecteurs de trains spécialisés dans le domaine de l'inspection des marchandises dangereuses. Elle n'a obtenu que ce qu'il fallait pour engager huit inspecteurs seulement.

Comment la commission peut-elle s'acquitter de ses responsabilités? La vérité toute nue, c'est qu'il ne se fait pas d'inspection complète. Il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs pour le faire. Nous sommes intervenus auprès du ministre des Transports pour trouver un moyen quelconque de dénicher les fonds nécessaires pour embaucher les inspecteurs requis, et l'on nous a dit qu'il n'y avait pas de fonds disponibles.

L'ancien président du Comité des transports ferroviaires, M. John Magee, a demandé pourquoi l'on s'efforçait de passer de nouvelles lois et de nouveaux règlements si l'on ne disposait pas des moyens nécessaires à leur exécution. Il a avancé que la responsabilité du prochain accident ferroviaire important au Canada pourrait appartenir aux autorités fédérales qui ont refusé d'affecter des fonds en fonction de la sécurité. Cette question en inquiète plusieurs au Canada. Le public canadien se préoccupe de plus en plus des questions environnementales, et notamment des déversements de produits chimiques. Il y a des écoles, des hôpitaux et des résidences de chaque côté de la voie ferrée dans bien des régions urbaines. La menace des déversements n'est pas le fruit de l'imagination. Elle est bien réelle. Tous se souviennent de Bophal, en Inde, et dans bien des pays, on a entendu parler des événements de Mississauga, en Ontario. Le chef du service d'incendie de Mississauga reçoit encore aujourd'hui des douzaines d'appels au sujet du déraillement et des incendies, des explosions et de la crainte de déversement de chlore qu'il a provoqués, et de l'évacuation pendant six jours de quelque 225,000 habitants, presque la totalité de la population, qu'il a fallu faire.

Nous avons aussi éprouvé d'autres problèmes avec le transport ferroviaire dans la région de Toronto, où d'énormes quantités de produits chimiques dangereux passent chaque jour à travers la région la plus densément peuplée de tout le Canada. En Ontario, nous avons connu des problèmes de Hornpayne à Petawawa. De graves déraillements se sont

[Text]

taken place. We acknowledge that. The experts will tell you that these improvements are simply not enough. The Toronto Board of Education is worried. It has launched chemical-spills drills in schools, especially those close to the track. Other urban areas should pay attention to what has happened in the Toronto area.

The problem will remain serious until this government and Parliament commit themselves to full enforcement of the law and strengthening the law in a reasonable manner. We all understand that some risks must be acceptable, but there is a difference between risks which a citizen undertakes voluntarily and those forced on him, including hidden risks which the citizen may not understand.

The argument has been made that Canada's railways need economic help because of massive and unfair competition, mainly from across the border. Certainly the railways should be given every assistance and encouragement to meet foreign competition, but it should not be lost on this committee that the railways do get impressive subsidies from Parliament. I think they amount to about \$600-odd million a year. Despite this substantial federal assistance, the railways have been criticized for failing to keep up with modern technology, allowing the system to run into obsolescence.

It has come as a surprise to us, and maybe a surprise to you, to learn that while most industries finance their own commercial research and development programs, the Canadian railways and their associates lean heavily on the Canadian taxpayer for research and development—right up to this day, Mr. Chairman. It is not a case of the railways depending entirely on their own resources to meet foreign competition. Despite all the so-called warnings that have been issued about this foreign competition, we find that generally there is no real evidence that Canadian railways are being hard-pressed by their competitors in the United States. We certainly do not see the situation arising where American railways are going to be hauling wheat out of our Canadian prairies.

We agree that stripping away of unnecessary red tape should be undertaken in any case. The railways should be allowed to benefit as long as their operations do not lead to outright monopoly conditions and high freight charges to captive shippers and communities. We therefore urge this committee to recommend that specific conditions be embedded in amended law to cushion and bridle outright freedom to move outside a field of fair and open competition.

[Translation]

produits dans les dernières années un peu partout au Canada. Nous reconnaissons qu'il y a eu une certaine amélioration en ce qui a trait à la sécurité du transport ferroviaire. Mais les spécialistes vous confirmeront que ces améliorations ne sauraient suffire. Le *Toronto Board of Education* est inquiet. On a entrepris un programme d'exercices en cas de déversement de matières chimiques dans les écoles, particulièrement dans les écoles près des voies ferrées. Certaines autres régions urbaines devraient s'intéresser à ce qui est arrivé dans la région de Toronto.

Le problème ne perdra pas de son acuité tant et aussi longtemps que le présent gouvernement et le présent Parlement ne prendront aucun engagement en fonction de l'application complète de la loi et du renforcement de la loi dans les limites du raisonnable. Nous comprenons tous que certains risques doivent être acceptables, mais il y a une différence entre ceux qu'un citoyen accepte volontairement et ceux qui lui sont imposés, y compris les risques cachés qu'il peut ne pas comprendre.

On a fait valoir que l'industrie du transport ferroviaire canadienne avait besoin d'une aide financière pour faire face à la concurrence massive et injuste avec laquelle elle est aux prises, principalement celle des Américains. Il est évident qu'il faut faire tout ce que l'on peut pour aider et encourager notre industrie à faire face à la concurrence étrangère, mais le présent Comité ne devrait pas perdre de vue que l'industrie du transport ferroviaire reçoit déjà des subventions imposantes du Parlement. Elles sont d'environ 600 millions de dollars annuellement, je crois. Malgré cette aide importante qu'elle reçoit du gouvernement fédéral, on a accusé l'industrie du transport ferroviaire de ne pas pouvoir suivre la technologie moderne et de permettre au système de devenir désuet.

C'est avec étonnement que nous avons appris, et peut-être vous aussi, que tandis que la plupart des industries financent leur propre programme de recherche et de développement commerciaux, les chemins de fer canadiens et leurs associés dépendent beaucoup du contribuable canadien en fonction de leur recherche et de leur développement—et depuis déjà fort longtemps, monsieur le président. Notre industrie du transport ferroviaire n'est pas toute seule pour faire face à la concurrence étrangère; elle reçoit de l'aide. Malgré tous les cris d'alarme que l'on a entendus à propos de la concurrence étrangère, nous constatons qu'en général, il n'existe pas de preuves réelles que les chemins de fer canadiens aient été malmenés par leurs concurrents des États-Unis. Il est douteux que l'on voie un jour des compagnies de chemins de fer américaines transporter du blé à partir des Prairies.

Nous sommes d'accord pour dire qu'il y aurait toujours lieu d'entreprendre de débarrasser l'administration de certaines tracasseries administratives. Les compagnies de chemins de fer devraient pouvoir en profiter tant et aussi longtemps que leurs opérations n'entraînent pas de monopoles et de frais de transport élevés pour les expéditeurs captifs et les collectivités. Nous prions donc instamment le Comité de recommander que l'on introduise des conditions particulières dans la loi amendée, afin de limiter les possibilités de fonctionnement à l'extérieur d'une concurrence juste et ouverte.

[Texte]

The transport system is the lifeblood of this country. Every community should have the assurance that deregulation will not lead to a situation where transport giants can cripple a community's growth. We further recommend that conditions of safety be spelled out in the law. In the event of a derailment, bringing suffering and harm to the public, the railways should not be able to go into a court and maintain that there can be no claim against them simply because they obeyed the law as it exists. If the law is skimpy or inadequate or even absent, the fault lies with those who designed the law. Here is an opportunity to ensure that the National Transportation Act spells out that safety must have the highest priority, not only on the railways but on the roads and in the air and at sea.

[Traduction]

Le réseau de transport est le système sanguin de notre pays. Chaque collectivité devrait pouvoir compter que la déréglementation ne nous entraînera pas dans une situation où les géants du monde du transport pourront nuire à sa croissance. Nous recommandons en outre que les conditions relatives à la sécurité soient énoncées de façon précise dans la loi. Advenant un déraillement qui causerait des préjudices au public, il ne devrait pas être possible pour une compagnie de transport ferroviaire de se présenter devant le tribunal et d'alléguer qu'aucune réclamation ne peut être faite contre elle, parce qu'elle s'est conformée à la loi existante. Si la loi est insuffisante ou inadéquate, ou qu'elle ne prévoit pas tel ou tel aspect, la faute est imputable à ceux qui l'ont élaborée. Nous avons l'occasion d'énoncer de façon précise dans la Loi nationale sur les transports que la sécurité doit être la première priorité, non seulement dans le contexte du transport par chemins de fer, mais aussi sur les routes, dans les airs et sur la mer.

• 1920

Some may argue that in making this appeal we are placing too heavy a burden on the railway. It should not be lost on this committee that accidents can be costly. The railways can lose heavily. The cost of the Mississauga derailment has been conservatively estimated at more than \$70 million. Might not that accident have been prevented, had the railways at least put in one hot box detector on that line? It is a bitter commentary on the railway's adherence to the doctrine of safety that for a year after the Mississauga derailment, indeed for more than a year, the railway involved did not install hot box detectors all through that sensitive, high density area until finally ordered to do so by the Canadian Transport Commission in the course of an investigation and public hearing. We must remind you that the railway did not do so voluntarily. It was forced on them to do so under the law, and we say, what guarantees are there for the public if the law does not exist or if it is not enforced?

D'aucuns pourraient soutenir qu'en agissant ainsi nous imposons un fardeau beaucoup trop lourd à l'industrie du transport ferroviaire. Il ne faudrait pas oublier que les accidents peuvent coûter cher. Les compagnies de transport ferroviaire peuvent perdre beaucoup. On a évalué de façon conservatrice le coût du déraillement survenu à Mississauga à plus de 70 millions de dollars. N'aurait-on pu éviter cet accident si l'on avait placé au moins un détecteur sur cette ligne? C'est une remarque sarcastique que je fais sur l'application du règlement relatif à la sécurité de la part de la compagnie de transport ferroviaire qui, un an après le déraillement de Mississauga, oui, et même plus d'un an, n'avait pas encore installé de détecteur dans ce secteur très peuplé et risqué jusqu'à ce qu'au cours d'une enquête et d'une audience publique, la Commission canadienne des transports la contraigne à le faire. Je dois vous rappeler qu'elle ne l'a pas fait volontairement. La commission a dû la contraindre à appliquer la loi. Quelle garantie la population a-t-elle si la loi n'existe pas ou si on ne l'applique pas?

There is another point that needs highlighting in the effort to fill in the blank spaces of the *Freedom to Move* document. It is clear that the Minister of Transport has decided that the Canadian Transport Commission is to be dismantled and replaced by a new and smaller regulatory body, directly under his wing. We agree that the powers of the CTC must be separated, but we are concerned that, by tucking the split powers under his wing, the Minister may be open to criticism and to temptation to impose political limitations on the regulation and investigation of the transport industry. We believe the investigative powers should have a degree of independence and be directly responsible to Parliament, operating somewhat like the National Transportation Safety Board in Washington. There is a great deal of public concern over dangerous goods, right across this country. There is concern that governments have been lax in protecting the public in the storage, handling and transport of dangerous goods. There is not only concern but also growing anxiety and frustration. The public has the right to look to Parliament for protection for this and future generations. Investigation of

Je dois encore faire ressortir une autre lacune du document *Aller sans entraves*. Il est évident que le ministre des Transports a décidé d'éliminer la Commission canadienne des transports et de lui substituer un nouvel organisme de réglementation plus petit, sous son autorité directe. Nous reconnaissons que les pouvoirs de la CCT doivent être séparés, mais nous craignons qu'en les réunissant sous son autorité directe, le ministre s'expose à la critique et à la tentation d'imposer des limites à caractère politique aux activités de réglementation et d'enquête dans le secteur des transports. Nous croyons que les pouvoirs d'enquête devraient bénéficier d'une certaine indépendance et relever directement du Parlement, qu'ils devraient fonctionner un peu comme ceux de la *National Transportation Safety Board*, à Washington. La population, d'un bout à l'autre du pays, s'inquiète beaucoup de la question du transport des marchandises dangereuses. On entend dire que les gouvernements ont été négligents à l'égard de la protection du public en ce qui a trait à l'entreposage, à la manutention et au transport des marchandises dangereuses. La question dépasse maintenant l'inquiétude et prend de plus en

[Text]

dangerous goods accidents, including collisions and derailments, must be seen to be free of political bias or unfair defence of one party against another. We feel very strongly that investigators of accidents involving chemical spills must have full freedom to act.

That is our statement, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Morrison, for a very well-thought-out and well-presented statement in a very specific area of transportation, with which you have had some experience. It certainly supplements the more detailed brief that you have. With no further ado at this hour, I call upon the first questioner, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Morrison, would you care to comment on the present facility of both the Ministry of Transport and the Canadian Transport Commission, even with whatever regulations there are in place now on inspection enforcement? I would like to know your comments, in terms of the adequacy and the ability of both those agencies, the Ministry and the CTC, to investigate, inspect and enforce those safety regulations. It not only has to do with chemicals and toxic matters, but also with equipment and air worthiness and a whole slew of things.

Mr. Morrison: Mr. Benjamin, the situation as we can identify it must deal with the rail situation only. That is where we have our main concern. I have to tell you, and I have to tell the committee that as far as our own advisors and our own directors have found out, there is a very deep inadequacy of inspection caused by the fact that the funds for inspectors have not been made available. This shortage concerns mainly the inspection, marshalling and the transport of dangerous goods, as they exist in high density areas and in other areas across the country. We are deeply concerned about this matter. I know for a fact that the Canadian Transport Commission did appeal to the Treasury Board for sufficient funds after the new regulations went into effect last July, and what they got was a skimpy response, completely inadequate.

• 1925

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, should this committee conclude that even though you had the best regulations in the world about safety and security, if there were insufficient capacity to investigate, insufficient inspectors and enforcement, then safety itself is in fact compromised even though the government has said there will be no compromise.

Mr. Morrison: [Inaudible—Editor] . . . say safety has been shafted.

[Translation]

plus l'allure d'anxiété et de frustration. Le public a le droit d'exiger de son Parlement qu'il assure sa protection et celle des générations futures. L'activité d'enquête sur les accidents impliquant des marchandises dangereuses, incluant les collisions et les déraillements, ne doit avoir aucune coloration politique et ne doit laisser soupçonner aucun parti pris injuste à l'égard d'une partie contre une autre. Nous sommes fortement convaincus que les personnes qui font enquête sur des accidents impliquant des déversements de produits chimiques doivent avoir toute liberté d'agir.

C'est ce que nous soutenons, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Morrison, d'une déclaration très bien articulée et bien présentée dans un domaine très particulier des transports que vous connaissez bien. Elle complète bien le mémoire plus détaillé que vous nous avez remis. Sans tarder davantage, je passe la parole au premier intervenant, M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur Morrison, pourriez-vous nous dire ce que vous pensez des activités actuelles du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports, sans tenir compte des règlements qui existent à l'heure actuelle quant aux inspections? J'aimerais connaître votre avis sur la compétence et l'aptitude de ces deux organismes, le ministère et la CCT, quant aux enquêtes, aux inspections et à l'application de ces règles de sécurité. Les règlements ne s'appliquent pas seulement aux substances chimiques et toxiques, mais aussi à l'équipement, à la navigabilité et à bien d'autres aspects encore.

M. Morrison: Monsieur Benjamin, selon nous, c'est de la situation qui prévaut dans le domaine du transport ferroviaire qu'il faut surtout discuter. C'est celle qui nous préoccupe le plus. Je dois vous dire, ainsi qu'à tous les autres membres du Comité, que les recherches de nos conseillers et de nos directeurs ont abouti à la conclusion que l'activité d'inspection était des plus inadéquates parce que l'on ne disposait pas des sommes nécessaires pour embaucher les inspecteurs requis. Le problème se manifeste surtout du côté de l'inspection, du classement des wagons et du transport des marchandises dangereuses dans les régions fortement peuplées et dans d'autres régions du pays. Cet aspect nous préoccupe au plus haut point. Je sais que la Commission canadienne des transports a demandé au Conseil du Trésor de lui accorder des fonds suffisants après l'entrée en vigueur des nouveaux règlements, en juillet dernier, et que tout ce qu'elle a pu obtenir a été une réponse un peu farfelue, totalement inadéquate.

M. Benjamin: Monsieur le président, le Comité doit-il conclure que même en disposant des meilleurs règlements du monde sur la sûreté et la sécurité, si les moyens d'enquête ne sont pas suffisants, que l'on n'a pas assez d'inspecteurs et que l'on ne peut les mettre en vigueur, on compromet alors la sécurité, même si le gouvernement a déclaré qu'il n'y aurait pas de compromis.

M. Morrison: [Inaudible—Éditeur] . . . On soutient que la sécurité a été mise de côté.

[Texte]

Mr. Benjamin: I appreciate that your organization is addressing the rail thing, but you have not said anything about trucking or marine. Surely you must be aware there are a lot more movements in Metropolitan Toronto or Montreal or Vancouver of dangerous or toxic commodities by truck than there are by rail.

Mr. Morrison: Mr. Benjamin, the majority of the volume of dangerous goods is still being transported by rail, and we support that they should remain transported by rail. It is true that there are some dangerous goods being transported by truck through urban areas. It has caused a great deal of concern. We have made a commitment to the Mayor of Toronto that after we complete this problem we have with rail we would address the trucking situation. It is now being addressed through the chemical spills bill to some extent.

We think there is a laxity and there is difficulty in identifying these flammable goods that are moved by truck. But you must remember that one truck, if it is moved through an urban area . . . The speed of that truck can be controlled by the local authorities. The speed of the rail transport of dangerous goods cannot be controlled by either the local authorities or the provincial authorities. It rests solely with the federal authorities. That is the real concern of local areas: they could control the local thing by truck or other means; they cannot do it by rail. That is a great difficulty.

Now we have suggested, if you look at our "Free but Safe" brief . . . It may be a very provocative suggestion, but maybe the Minister of Transport or this government ought to look at the possibility of maybe delegating some control or authority over rail transport to the provinces in terms of inspection. But I think the provinces may not accept that kind of delegation because of the cost involved. I do not even know whether the federal government would willingly yield power or authority over the rail transport.

Mr. Benjamin: Well, they do on trucking. I am sorry, Mr. Morrison, but a truckload of nitric acid that has been improperly inspected and maintained, the truck itself, somewhere in Toronto, and its brakes fail or whatever the hell else might happen, and if a truckload of nitric acid ploughs into the bottom of an apartment building at an intersection, you have a multiplicity of provincial highway traffic boards, because the federal government transferred the authority for interprovincial trucking over to the provinces. That is why I am worrying about the fact that . . . You should have addressed to us whether the federal government should take back the regulation and enforcement of the law on interprovincial and international trucking as well as railroads and airlines.

Mr. Morrison: Mr. Benjamin, that is an issue that I suppose needs to be addressed. Unfortunately, we have enough on our plate right now to even try to handle the situation we have. But I agree with you; it is a serious situation. All this transfer of

[Traduction]

M. Benjamin: Je comprends que votre association s'intéresse au transport ferroviaire, mais vous n'avez rien dit à propos du transport par camion ou par bateau. Vous devez sans doute savoir qu'il se transporte beaucoup plus de marchandises dangereuses ou toxiques par camion que par chemin de fer dans les régions urbaines de Toronto, de Montréal ou de Vancouver.

M. Morrison: Monsieur Benjamin, c'est encore par chemin de fer que l'on transporte la plus grande quantité de marchandises dangereuses et nous croyons que les choses devraient continuer ainsi. Il est vrai que certaines quantités de marchandises dangereuses sont transportées par camion dans certaines régions urbaines. Cet aspect soulève beaucoup d'inquiétude. Nous nous sommes engagés envers le maire de Toronto à nous attaquer à la situation du transport des marchandises dangereuses par camion après celui du transport ferroviaire. On s'en occupe d'ailleurs déjà dans une certaine mesure par le biais du projet de loi relatif au déversement de substances chimiques.

Nous croyons qu'il existe un certain relâchement à cet égard et il est difficile d'identifier les marchandises inflammables que l'on transporte par camion. Mais il faut se rappeler qu'un camion qui se déplace dans une zone urbaine . . . que la vitesse de ce camion peut être contrôlée par les autorités locales. Toutefois, aucune autorité, ni locale ni provinciale ne peut contrôler celle du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Cette responsabilité appartient aux autorités fédérales seulement. C'est l'inquiétude réelle qu'entretiennent les collectivités: elles peuvent contrôler le transport par camion ou d'autres moyens; mais elles ne peuvent contrôler le transport par chemin de fer. C'est une situation très difficile.

Ce peut être un peu osé de notre part, mais nous avons suggéré dans notre mémoire au ministre des Transports ou au gouvernement d'examiner la possibilité de déléguer en partie aux provinces le contrôle ou les pouvoirs en matière d'inspection dans le domaine du transport ferroviaire. Mais il pourrait probablement arriver que les provinces n'acceptent pas en raison des coûts que cela implique. Je ne sais même pas si le gouvernement fédéral consentirait bien volontiers à déléguer certains de ces pouvoirs ou de l'autorité qu'il détient en ce qui a trait au transport par chemin de fer.

M. Benjamin: C'est pourtant ce que l'on a fait dans le domaine du camionnage. Je m'excuse, monsieur Morrison, mais si les freins d'un camion qui transporte un chargement d'acide nitrique qui a été mal inspecté et mal entretenu font défaut, et qu'il entre dans une résidence quelque part à Toronto, bien des organismes provinciaux sur le transport par véhicule à moteur interviendront parce que le gouvernement fédéral a remis l'autorité en matière de camionnage interprovincial aux provinces. Vous devriez plutôt nous demander si le gouvernement fédéral ne devrait pas reprendre la responsabilité de la réglementation et de l'application de la loi en matière de camionnage interprovincial et international en même temps que celle du transport ferroviaire et du transport aérien.

M. Morrison: Monsieur Benjamin, c'est une question dont il faut discuter, je suppose. Malheureusement, nous avons déjà suffisamment de chats à fouetter à l'heure actuelle pour même tenter de discuter de la chose. Mais je suis d'accord avec vous;

[Text]

chemicals, of dangerous and explosive materials from one urban area to another urban area causes difficulties, concern, and a real serious danger. The point is if you have 60 or 70 tank cars linked together, as they have on a train, going through an urban area at 50 miles an hour where you have 20,000 people per square mile, and you have an explosion and a mixture of materials the kind of which the professors cannot even tell you what they are, you have a situation that is extremely catastrophic. We almost had that kind of a situation in the McMillan yard explosion a short while ago. I have to agree with you that trucks do provide a problem, but at least the local authorities have the means of exercising some control and their dilemma is that they cannot exercise any kind of control over the railway situation.

• 1930

Mr. Benjamin: I am not accusing you of being parochial or narrow, but you mention the metropolitan areas and populations. It reminds me of the old gag about the sign in the toilet on an airplane back in the Dirty Thirties. It said "Do not flush over cities" and the farmer in there said "Yes, sure; do it to the farmers again".

A chemical spill of toxic material from a train could ruin his whole crop and wipe out his herd of livestock and his family...

Mr. Purcell: Absolutely.

Mr. Benjamin: —or the little prairie town or village. This has to be something that applies to the whole damn country—every mode of transportation and every conceivable kind of toxic or dangerous good—should it not?.

Mr. Morrison: I would have to agree with you completely, Mr. Benjamin. The only thing I would emphasize is that in terms of intense high volumes, there is nothing to compete with the volumes carried by railways. In the west, you have places like Austin and Medicine Hat and other places, where extreme danger is caused by the fact that these trains—trains, not buses or trucks—trains cause the terrible situations in the area.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Would your organization be prepared to request to make a submission in order to help the Department of Transport and the Minister? Because I think the Minister of Transport is having his main problem—as did two of his predecessors—with Treasury Board. I do not know of any taxpayers who want funding cut back in areas of safety and security. I have not heard of a taxpayer anywhere in Canada—and yet they have been cut back. Would your organization be prepared to meet with the President of the Treasury Board, the Chairman of the Committee of Cabinet, who is in charge of this?

Mr. Morrison: Make ourselves available day or night, any time.

[Translation]

la situation est grave. Tous ces produits chimiques et toutes ces substances dangereuses et explosives qui passent d'une région urbaine à l'autre causent bien des difficultés, bien des inquiétudes et constituent un grave danger, bien réel. Ce que nous disons, c'est que lorsqu'il y a soixante ou soixante-dix wagons-citernes reliés entre eux, qui se déplacent à cinquante milles à l'heure dans une zone urbaine dont la densité de population est de 20,000 personnes au mille carré, et qu'il survient une explosion et un mélange de substances dont même les savants ne connaissent pas la teneur, la situation est catastrophique. Nous avons justement frisé la catastrophe lors de l'explosion à McMillan il y a quelque temps. J'admets avec vous que les camions constituent un problème, mais au moins, les autorités locales ont les moyens d'exercer un certain contrôle et leur dilemme tient à ce qu'elles n'en n'ont aucun quant au transport par chemin de fer.

M. Benjamin: Je ne vous accuse pas de faire preuve d'esprit de clocher ou d'étroitesse, mais vous parlez surtout des régions et des populations métropolitaines. Cela me rappelle la vieille plaisanterie de l'affiche dans les toilettes d'un avion. L'affiche disait: «Ne pas tirer la chasse d'eau au-dessus des villes» et le fermier de répliquer: «Oui, c'est ça, laissez tout tomber sur les fermiers, encore une fois».

Le déversement de substances toxiques d'un train pourrait anéantir complètement ses cultures ainsi que son cheptel et sa famille...

M. Purcell: Absolument.

M. Benjamin: ... ou sa petite ville ou son petit village. Une telle réglementation doit s'appliquer à toutes les régions du pays, sans exception—à tous les moyens de transport et à toutes les marchandises dangereuses ou toxiques—qu'en pensez-vous?

M. Morrison: Je suis parfaitement d'accord avec vous, Monsieur Benjamin. Mais j'insiste sur le fait que pour ce qui est du volume des marchandises transportées, rien n'arrive à la cheville du chemin de fer. Dans l'ouest, dans des localités comme Austin et Medicine Hat, et d'autres encore, ce sont les trains—les trains, et non les autobus ou les camions—qui mettent la région dans des situations extrêmement dangereuses.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Votre association serait-elle prête à demander de faire une présentation afin d'aider le ministère des Transports et le ministre? Je crois en effet que le ministre des Transports éprouve la même difficulté que deux de ses prédécesseurs avec le Conseil du Trésor. Je ne connais aucun contribuable qui souhaite que l'on réduise les crédits accordés en fonction de la sûreté et de la sécurité. Je n'ai entendu aucun contribuable canadien se prononcer en faveur d'une telle chose—et malgré cela, il y a eu des réductions. Votre association serait-elle prête à rencontrer le président du Conseil du Trésor, le président du Comité du cabinet, le grand responsable?

M. Morrison: Dites-nous quand, nous y serons!

[Texte]

Mr. Benjamin: Will you ask to appear? I think the Minister of Transport needs desperate help to get an extra \$100 or \$200 million just for this area alone and he is not going to get it. With the regime that is on right now, he is handcuffed.

Mr. Morrison: We will do everything we can to ensure that the people who have to enforce these regulations get the manpower they require. We will do so, as you suggest; or any other suggestion this committee may make.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I notice in your brief on page 4 that you appeal to the government to ensure that on the amending National Transportation Act, the preamble states specifically that the concept of freedom to move is conditional on the maintenance of the safe transport. Are you suggesting we put regulations on safety into the new act?

Mr. Morrison: The regulations follow an act. The regulations would be something which would follow after you get your amendments through Parliament. It seems to me that first of all, you must spell out the doctrine that safety is embedded in the law. It seems to be very easy when you come to amend the law—the Section 3 of the National Transportation Act. If you look at page 6 of the main document, it is just a little paragraph, Mr. Chairman:

It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and maintain the economic well-being and growth of Canada.

There is nothing wrong with that. The only thing wrong with that, Mr. Chairman—it would be better for everyone concerned if it was hereby declared that economic, safe, efficient and adequate—just the word 'safe'; at least that one—so if we have to come to judicial hearings again, these batteries of lawyers who confront us at these hearings can say, Well, there is nothing in section 3 about safety; why do you keep pushing safety as the highest priority when it does not state that specifically?

Everybody says it is intended. Following a safety inquiry in 1972, the Canadian Transport Commission stated specifically that the law obliged the Canadian Transport Commission to see that the Canadian Railways operated under maximum safety. Maximum safety is not included in the specific law. This is the weakness. It is a simple thing to do, yet it would carry so much weight if it were done in this way.

• 1935

The regulations, which will spell out whatever decisions Parliament makes as a result of your recommendations, will spell out regulations which will supplement the law. We had

[Traduction]

M. Benjamin: Allez-vous demander de comparaître? Je crois que le ministre des transports a désespérément besoin d'aide pour obtenir 100 ou 200 millions de dollars additionnels qu'il voudrait affecter à cet aspect et qu'il ne les obtiendra pas. Sous le régime actuel, il a les mains liées.

M. Morrison: Nous allons faire tout notre possible pour faire en sorte que ceux auxquels il incombe d'appliquer ces règlements obtiennent le personnel nécessaire. Nous allons faire ce que vous proposez, ou nous appliquerons tout autre suggestion que le comité pourra nous faire.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Merci, monsieur le président. Messieurs, à la page 4 de votre mémoire, je remarque que vous demandez au gouvernement de veiller à ce qu'en modifiant la loi nationale sur les transports, il soit stipulé dans le préambule que la liberté d'exploiter un moyen de transport soit lié à l'engagement d'en assurer la sécurité. Suggérez-vous que nous introduisions les règlements relatifs à la sécurité dans la nouvelle loi?

M. Morrison: Les règlements viennent à la suite d'une loi. Les règlements viendraient après l'adoption des amendements par le Parlement. Il me semble qu'il faut tout d'abord s'assurer que la notion de sécurité soit bel et bien présente dans la loi. Cela semble très facile quand on entreprend de modifier la loi—l'article 3 de la Loi nationale sur les transports. À la page 6 du document principal, monsieur le président, il y a un bref paragraphe qui dit ceci:

Il est essentiel qu'il existe un système de transport économique, efficient et adéquat, qui utilisera au mieux tous les modes de transport disponibles au coût le plus bas afin de protéger les intérêts des usagers des transports et d'assurer le bien-être et la croissance économique du Canada.

Il n'y a rien à redire là-dessus. Tout ce qui ne va pas, monsieur le président—c'est qu'il serait nettement préférable pour tous les intéressés d'exiger un système qui soit économique, sûr, efficient et adéquat—seulement le mot «sûr», à tout le moins celui-là—afin que s'il y a d'autres audiences judiciaires, les avocats ne puissent nous dire: l'article 3 passe la sécurité sous silence; alors pourquoi parler tellement de sécurité et en faire la priorité la plus élevée quand il n'y a rien de précis à cet égard dans la loi?

Tout le monde dit que la sécurité fait partie intrinsèque de la loi. Après une enquête sur la sécurité menée en 1972, la Commission canadienne des transports a déclaré que la loi l'obligeait à veiller à ce que les compagnies de chemin de fer canadiennes appliquent des normes de sécurité maximale. La sécurité maximum n'est pas prévue dans la Loi. C'est là une faiblesse. C'est une chose plutôt simple et qui aurait tellement de poids si on l'appliquait.

Les règlements, qui renfermeront de façon détaillée les obligations qui découleront des décisions du Parlement à la suite de vos recommandations, énonceront de façon précise les

[Text]

hoped those regulations would be enforceable to the extent they are with manpower.

It is the same thing as handing out traffic tickets. If you do not have a policeman on the beat, what is the point of it? You just do not have any means of handing out the traffic tickets. You have to have the manpower in place. This situation is serious enough. The volume of dangerous goods, including these chemicals, is increasing year by year, not only in this country but also in other countries. We have caused a great deal of harm, I think everybody will agree. There is a great deal of harm to the St. Clair River, Lake Ontario and out west. The acid rain and everything else is related to man's use of chemicals. Okay. We want these chemicals, and we want to pay a price for them.

I think that the Members of Parliament could make the law applicable to doing as much as they can for the citizens of Canada to make it as safe as possible. All we are asking is this reasonable statement.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have just one question. I wonder if the witness could indicate to us what is the experience that has occurred in the United States with regards to tankcars and safety. What has happened in the years of deregulation down there?

Mr. Benjamin: Or Canada, too.

Mr. Morrison: I could describe the situation in a very subjective way and say the situation is horrendous down there. But I do not think we want to emulate the American experience.

Mr. Angus: Except that they are being held up as an example of why we should go the same route. I think that, as we have heard with other organizations indicating things about pricing and services for airlines, for example, it would be appropriate to hear from you in terms of what you know has happened with regards to tankcars and safety down there.

Mr. Morrison: They have scored world records down in the United States in the sense of having the highest and longest rocketing of tankcars as a result of explosions called a 'blebby'. This was in the United States at Murdock, Illinois, which was 3,500 feet. It is a world record. I am only mentioning this so you can verify it from the National transportation Safety Board.

Down in Livingston, Louisiana, there was a horrendous accident. We evacuated the people in Mississauga for six days. In Livingston, Louisiana, they had to get out for two weeks—19 buildings were destroyed, damages were over \$15,000,000 or \$16,000,000, 42 tankcars went off the rails, and the soil was so contaminated in Livingston—you do not get this in newspapers; I am telling you this is a fact—they had to clean out the soil before the people could go back. The amount of soil they took away from there was equivalent to a 3-foot ditch 20 miles long.

[Translation]

règlements qui complèteront la Loi. Nous souhaitons que ces règlements puissent s'appliquer, à condition que de prévoir le personnel nécessaire.

C'est la même chose que les contraventions. S'il n'y a pas de policiers pour les donner, à quoi bon? L'application des règlements requiert du personnel. La situation est assez grave. Le volume de marchandises dangereuses qui est transporté, y compris les substances chimiques, croît d'année en année, et pas seulement au Canada, mais aussi dans d'autres pays. Nous avons déjà fait beaucoup de dégâts. Tous en conviendront, je crois. Nous avons considérablement pollué la rivière St-Clair, le Lac Ontario et l'Ouest. Les pluies acides et les problèmes connexes sont reliés à l'utilisation des substances chimiques par l'homme. Nous voulons ces produits chimiques et nous consentons à en payer le prix.

Je crois que les députés devraient faire tout leur possible pour permettre que la Loi garantisse un environnement aussi sûr que possible aux citoyens du Canada. C'est le seul engagement que nous demandons.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je n'ai qu'une seule question. M. Morrison pourrait-il nous parler de ce qui s'est passé aux États-Unis en ce qui a trait aux wagons-citernes et à la sécurité pendant les années où s'est effectuée la déréglementation?

M. Benjamin: Ou au Canada, aussi.

M. Morrison: Je pourrais décrire la situation de façon très subjective et dire que les conséquences sont tout simplement désastreuses. Mais je ne crois pas que nous désirions suivre l'exemple que nous présentent les Américains.

M. Angus: Sauf que c'est sur cet exemple qu'on s'appuie pour faire valoir que c'est dans cette voie qu'il faudrait s'orienter. Je crois que tout comme d'autres associations nous ont parlé de la tarification et des services dans le domaine du transport aérien, par exemple, il serait approprié que vous nous parliez vous aussi de ce que vous savez à l'égard des wagons-citernes et de la sécurité aux États-Unis.

M. Morrison: Le record mondial du plus haut et du plus long carambolage de wagons-citernes appartient maintenant aux États-Unis. C'est à Murdock, dans l'Illinois, que ce carambolage s'est produit. Il s'étendait sur 3,500 pieds. Il s'agit là d'un record mondial. Ce sont des renseignements que je vous donne pour vous permettre d'en vérifier la véracité auprès du National Transportation Safety Board.

À Livingston, en Louisiane, il s'est produit un accident terrible. À Mississauga, l'évacuation a duré six jours. À Livingston, c'est pendant deux semaines que la population a été évacuée—19 édifices ont été détruits, les dommages se sont élevés à plus de 16 millions de dollars, 42 wagons-citernes ont déraillés et le sol était tellement contaminé qu'il a fallu procéder à un grand nettoyage avant que les gens ne puissent regagner leur demeure—C'est une information que ne donnent pas les journaux, mais je vous l'affirme. La quantité de terre que l'on a enlevée équivalait à un fossé de trois pieds de profondeur qui s'étendrait sur 20 milles.

[Texte]

You do not get this from the railways, you do not get this from the chemical industry, but you can verify this thing. We are not giving you a fantasy. We are telling you the facts. We have a great deal of concern about the American system. They have a very good national transportation safety board, which is authentic. It is trying to do its job, but I think it is an overwhelming job down there. I have been told the accident rate down in the United States—you can verify this again from the Association of American Railways—is equivalent to four accidents a day everyday, every week, every month, every year for 16 years. This is a pretty high rate of accidents.

Mr. Angus: How does it compare with a regulated environment versus a deregulated environment?

Mr. Morrison: The deregulated environment in the United States, as you know, has not had a long period in which you can identify specific areas of problems. The only conclusion is that, if the deregulation affects inspection, speed and volume or the method with which they can marshall these dangerous goods cars, then you are going to have trouble. I cannot really give you off the top of my head exactly what has occurred in the short period that we had of what they call deregulation. But you can safely conclude that it is not an enviable situation.

• 1940

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Caccia.

Mr. Caccia: Thank you, Mr. Chairman.

Would it be correct, Mr. Morrison, to conclude that the main thrust of your brief tonight is that freedom to move does not mean freedom to move at the expense of safety?

Mr. Morrison: That is exactly right, Mr. Caccia.

Mr. Caccia: And is it fair to conclude that you see, as a spokesman for M-TRAC, a greater value in the protection of the public by strengthening the preventive action rather than the curative actions?

Mr. Morrison: Mr. Caccia, you have hit the nail right on the head. Deterrence is the only way to go. This idea of spending millions and millions of dollars putting in all kinds of systems to detect the accident after the accident has occurred is not going to help anybody. The thing to do is to stop it from happening in a reasonable and sensible way. Do not go overboard and say that we have to bankrupt the railways in order to get this done. It can be done in a reasonable and sensible way and it can provide a reduction in the risks that exist today.

Mr. Caccia: In your knowledge of our railway system, what is the number of trained inspectors that should be in place today?

[Traduction]

Ce ne sont pas des renseignements que vous communiquerez les compagnies de chemin de fer, ni l'industrie chimique, mais vous pouvez les vérifier. Ce ne sont pas des sornettes, mais des faits. Le système américain ne nous sourit guère. Les États-Unis ont une très bonne commission nationale de sécurité qui existe en bonne et due forme dans le domaine des transports. Elle essaie de faire son travail, mais je crois que la tâche est trop lourde. On m'a dit que le taux d'accident aux États-Unis—et c'est encore une information que vous pouvez vérifier auprès l'Association of American Railways—équivalait à quatre accidents par jour, pendant chaque jour, chaque semaine, chaque mois et chaque année pendant 16 ans. C'est un taux d'accident plutôt élevé.

M. Angus: Comment soutient-il la comparaison entre une situation de réglementation et une situation de déréglementation?

M. Morrison: Comme vous le savez, la déréglementation aux États-Unis est encore trop récente pour permettre de déterminer des zones problèmes précises. La seule conclusion est que si la déréglementation affecte l'inspection, la rapidité, la quantité ou la méthode utilisés pour le classement des wagons qui transportent des marchandises dangereuses, cela entraîne des problèmes. Je ne peux pas vraiment vous dire comment les choses se sont exactement déroulées depuis le peu de temps que dure la déréglementation. Mais leur situation n'a rien d'enviable.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Caccia.

M. Caccia: Merci, monsieur le président.

Monsieur Morrison, serait-il juste de conclure que le point central du mémoire que vous nous présentez ce soir est que la liberté de transporter des personnes et des marchandises ne signifie pas la liberté de le faire sans égard pour la sécurité?

M. Morrison: C'est absolument juste, monsieur Caccia.

M. Caccia: Et est-il aussi juste de conclure qu'en qualité de représentant de M-TRAC, vous accordez plus de valeur au renforcement des mesures préventives que des mesures rectificatives en fonction de la protection du public?

M. Morrison: Monsieur Caccia, vous avez parfaitement compris la position que nous défendons. La dissuasion est le seul moyen qui vaille. L'idée de consacrer des millions et des millions de dollars à la mise sur pied de toutes sortes de systèmes pour déceler l'accident après qu'il s'est produit n'aidera en rien. Ce qu'il faut, c'est empêcher qu'il ne se produise de façon logique et sensée. Ne prenons pas le mors aux dents en disant que nous allons devoir acculer les compagnies de transport ferroviaire à la faillite pour y arriver. Nous pouvons y parvenir de façon logique et sensée, et cela peut permettre de réduire les risques que nous connaissons aujourd'hui.

M. Caccia: Partant de ce que vous savez de notre réseau ferroviaire, combien devrait-il y avoir d'inspecteurs formés à l'heure actuelle?

[Text]

Mr. Morrison: I can only give you the information which was given to us on a confidential basis. The story is this, and it can be verified, if you wish, from the authorities. The Transport Commission, after the dangerous goods regulations came into effect last July, concluded you have to enforce them. They looked at it and they said they needed 36 man-years, 36 dangerous goods inspectors. These are specially trained people. They are not just ordinary, common people; they are specially trained people dealing with the specific.

I must tell you—and this can be verified again—that on average there are over 700 toxic leaks a year in Canada. You do not hear about that in newspapers. If they needed 36, Treasury Board would say: Well, I cannot give you 36, but maybe I can give you 35 or 34. They gave them 8, and this is only for a period up to April. I think that is a pretty disappointing way of dealing with a very serious situation.

Mr. Caccia: What will happen next April?

Mr. Morrison: God only knows what will happen next April. I do not know. By that time a new law may be proposed to Parliament with various changes and so on. I think that if in fact it was at all possible that some contingency fund could raise a few thousand extra dollars to provide a few extra bodies then it would be helpful. That is all we can say to you now.

Mr. Caccia: Finally, on page 7, could you please clarify for us whether the intent in your mind when you made this recommendation was to have a regulating and an investigating agency operating and reporting to Parliament? On that page you seem to be outlining only the investigating role. Are you dropping the regulating role or did you perhaps inadvertently drop the regulating role in your concepts?

Mr. Morrison: Mr. Caccia, the situation that exists today we found difficult to work with; that is, you had a Canadian Transport Commission which has direct responsibility under Parliament and it has vast powers and it wears a number of hats: it is the regulatory body; it is the investigator body; it is the administrative body. We found in judicial hearings and the results of these hearings that we cannot always rely on this commission to provide the kinds of reasonable results that the citizens of this country would require.

Maybe I am being too critical, but we have been very critical of this commission and some of the people in it. So Mr. Mazankowski has suggested instead that he will dismantle the commission itself and will split the powers, regulatory in one and investigative in the other, as two wings under his direct control.

[Translation]

M. Morrison: Je ne puis que vous transmettre les renseignements qu'on nous a communiqués sous le sceau de la confidentialité. La situation est la suivante, et vous pourrez d'ailleurs vérifier mes dires, si vous le désirez, avec les autorités. Après l'entrée en vigueur du règlement sur le transport des marchandises dangereuses en juillet dernier, la Commission des transports a conclu qu'il fallait en assurer l'application. Après une analyse, elle a déterminé qu'il lui fallait 36 années-personnes, 36 inspecteurs en matière de marchandises dangereuses. Ces inspecteurs sont des personnes qui doivent suivre une formation spéciale. Ce ne sont pas des employés que l'on pourrait qualifier d'ordinaires, ce sont des spécialistes qui reçoivent une formation spéciale en la matière.

Je dois vous dire—et là encore, vous pourrez vérifier, si vous le désirez—qu'il se produit en moyenne plus de 700 fuites de produits toxiques par année au Canada. Cette information ne paraît pas dans les journaux. Si à la demande de 36 années-personnes qu'elle avait faite, le Conseil du Trésor avait répondu qu'il ne pouvait lui en accorder 36, mais qu'il pouvait peut-être lui en accorder 35 ou 34... elle en a obtenu huit, et cela seulement jusqu'en avril. J'estime que c'est une réaction plutôt décevante à une situation très grave.

M. Caccia: Que se passera-t-il en avril?

M. Morrison: Dieu seul le sait. Je ne sais pas. D'ici là, il peut arriver qu'une nouvelle loi accompagnée de modifications diverses soit présentée au Parlement et ainsi de suite. Je crois que s'il y avait quelque possibilité que ce soit de réunir d'urgence quelques milliers de dollars additionnels qui permettraient d'embaucher quelques inspecteurs de plus, cela aiderait. C'est tout ce que nous pouvons vous dire pour l'instant.

M. Caccia: Enfin, dans la recommandation que vous faites à la page 7 de votre mémoire, pourriez-vous nous dire si votre intention était qu'il y ait un organisme de réglementation et d'enquête qui relèverait du Parlement? Vous ne semblez faire état que du rôle d'enquête. Faites-vous abstraction du rôle de réglementation de façon intentionnelle ou s'agit-il tout simplement d'un oubli?

M. Morrison: Monsieur Caccia, nous avons de la difficulté à fonctionner dans la situation actuelle. La Commission canadienne des transports, qui relève directement du Parlement et qui possède de vastes pouvoirs et de nombreuses responsabilités, est en même temps l'organisme de réglementation, l'organisme d'enquête et l'organisme chargé de l'administration. Les audiences judiciaires et les conclusions de ces audiences nous ont permis de constater que l'on ne pouvait pas toujours compter sur la Commission pour obtenir le genre de résultat que les Canadiens exigeraient.

Peut-être suis-je trop critique, mais nous avons été très critiques à l'égard de la Commission et de certains de ses membres. M. Mazankowski a donc laissé entendre qu'il allait plutôt dissoudre la Commission et séparer les pouvoirs, dans un organisme de réglementation et dans un organisme d'enquête, comme deux ailes sous son contrôle direct.

[Texte]

• 1945

Our concern, Mr. Caccia, is this. An investigative body, to be free to do the job it has to do . . . if it comes under political influence, its authority and its operations may be curtailed. It is of deep concern to us. We think it would be better for the future of this country and its position of national trust that that body should be directly responsible to Parliament.

Mr. Caccia: And what would you do with the regulatory body?

Mr. Morrison: I do not know how he is going to define the regulatory body. But I presume the regulatory body would be mainly an area of which the various components of the transport industry, not being satisfied, say, with the results of private deals, or feeling they have been hurt by, say, Canadian Pacific doing something which has destroyed the ability of Saskatoon to function without paying a high price, could take this to an agency and the regulatory body would be a sort of arbitrator.

I am not clear in my mind to what extent the Minister of Transport will use the regulatory body as a direct operation on the railways. But we have suggested to him—and you will see it in our main document—that there must be a means of direct appeal from these two bodies where at least the people can go to a tribunal of some kind and get an independent decision instead of going to, say, the Supreme Court, which is very costly.

The Chairman: I just want to throw in a supplementary to Mr. Caccia's question about the investigative body. What is your position, with your experience, on a multi-modal investigative body?

Mr. Morrison: It is a very good question, Mr. Chairman, and it is exactly the point that has to be addressed in terms of costs. I think a multi-modal body would be more efficient and more cost-productive than, say, three bodies, one for air, one for ground, and one for sea. That is a suggestion I have already made to the Minister privately, and I think you might want to take it up in your own report. It is a very good point.

Mr. Benjamin: A quick supplementary to what Mr. Angus asked regarding the matter of the equipment used in transporting dangerous and toxic goods. I have heard figures bandied around that—I am not sure whether it is the railroads in Canada or the railroads in the United States—several thousand items of equipment had to be taken out of service because they were unsafe or because they were totally wrong for the kind of commodity they were carrying.

Mr. Morrison: Mr. Benjamin, that is a very recent occurrence. This was a case where the National Transportation

[Traduction]

Monsieur Caccia, l'objet de nos inquiétudes est le suivant: pour avoir les coudées franches et pouvoir s'acquitter de ses responsabilités comme il se doit, un organisme d'enquête ne doit pas être exposé à des influences de politique, sans quoi ses pouvoirs et ses activités pourront en souffrir. Cela nous préoccupe beaucoup. Nous estimons qu'il serait plus bénéfique pour le Canada et sa situation à l'échelle nationale que cet organisme relève directement du Parlement.

M. Caccia: Et que feriez-vous de l'organisme de réglementation?

M. Morrison: Je ne sais pas quelle définition le ministre donnera à l'organisme de réglementation. Mais je suppose qu'il s'agirait principalement d'un service auquel les divers intervenants de l'industrie des transports qui ne seraient pas satisfaits, dirons-nous des résultats d'ententes privées, ou encore qui se sentiraient lésés par le Canadien Pacifique, par exemple, dont certains agissements auraient annihilé la capacité de Saskatoon de fonctionner sans avoir à payer un tarif élevé, pourraient s'adresser et qui leur servirait d'arbitre, en quelque sorte.

Je ne sais pas trop dans quelle mesure le ministre des Transports utilisera l'organisme de réglementation comme un service agissant directement sur les compagnies de transport ferroviaire. Mais nous lui avons suggéré—comme vous pourrez d'ailleurs le constater dans notre document principal—qu'il doit y avoir un moyen d'en appeler directement auprès de ces deux organismes pour obtenir une décision indépendante plutôt que de devoir amener sa cause devant la Cour suprême, ce qui revient très cher.

Le président: Si je puis me permettre, j'aimerais poursuivre dans le sens de la question de M. Caccia relativement à l'organisme d'enquête et vous demander, avec l'expérience que vous avez, ce que vous pensez d'un organisme d'enquête multimodal?

M. Morrison: C'est une très bonne question, monsieur le président, et c'est précisément le point qu'il faut aborder quand on parle de coûts. Je crois qu'un organisme multimodal serait plus efficient et plus efficace en ce qui a trait aux coûts que trois organismes: un pour le transport aérien, un autre pour le transport de surface et un troisième pour le transport maritime. C'est une suggestion que j'ai déjà faite au ministre en privé, et je crois qu'il serait peut-être bon de la consigner dans votre rapport. C'est un très bon point.

M. Benjamin: Une brève question supplémentaire à ce que M. Angus demandait en ce qui a trait à l'équipement que l'on utilise dans le transport des marchandises dangereuses et toxiques. On a lancé bien des chiffres à cet égard—et je ne sais trop s'ils s'appliquaient aux chemins de fer du Canada ou à ceux des États-Unis—à savoir que l'on avait dû mettre hors service plusieurs milliers de pièces d'équipement parce qu'elles n'étaient pas sécuritaires ou parce qu'elles ne convenaient pas du tout au genre de marchandises qu'elles servaient à transporter.

M. Morrison: Monsieur Benjamin, il s'agit là d'un événement très récent qui s'est produit quand le *National Transport-*

[Text]

Safety Board in Washington discovered, not through the AAR but through their own investigations, that there were between 7,000 and 8,000 tank cars carrying dangerous goods in the United States and in Canada, and these tank cars were illegally manufactured in a manner which was unsafe. They discovered this; they ordered the 7,000 or 8,000 cars off the road; they told us what they did; and they wrote Mr. Mazankowski and warned him to do the same thing in Canada. We brought it to the attention of the Minister and we have acknowledgement from him that the Minister and the transport commissioners have acted and they have taken them off the road.

Mr. Benjamin: But are not a lot of these tank cars owned by companies like UTLX and GATX? They are private companies that build tank cars and then lease them for chemical manufacturers and then the railways haul them. Does the regulatory authority in the States or in Canada have any control over those outfits, or are they just off on their own—the ones that have these cars made and then use them as a sort of leasing company?

Mr. Morrison: There are several manners in which these tank cars operate in Canada. Procor, for example, manufactures and leases them, and it also builds cars for chemical companies such as Dow. Dow then owns them. It moves them into the rail system, and the railway's responsibility is in hauling them from one place to another.

[Translation]

tation Safety Board de Washington a découvert, pas par l'entremise de l'AAR mais plutôt par des enquêtes menées par ses employés, qu'il existait de 7,000 à 8,000 wagons-citernes qui servaient à transporter des marchandises dangereuses aux États-Unis et au Canada et qui avaient été fabriqués illégalement d'une façon non sécuritaire. Le *Safety Board* a découvert la chose et a ordonné que l'on mette hors de service ces 7,000 ou 8,000 wagons-citernes. Les employés du *Safety Board* nous ont dit ce qu'ils ont fait et nous ont dit qu'ils avaient écrit à M. Mazankowski pour le prévenir et lui conseiller d'en faire autant au Canada. Nous avons soulevé la question au ministre et avons reçu l'assurance de sa part que le ministre et les commissaires des transports avaient pris les mesures nécessaires et avaient retiré les wagons-citernes du service.

M. Benjamin: Mais beaucoup de ces wagons-citernes ne sont-ils pas la propriété de sociétés comme UTLX et GATX? Ce sont des sociétés privées qui fabriquent des wagons-citernes et qui les louent à des fabricants de produits chimiques qui font transporter leurs marchandises par des compagnies de transport ferroviaire. Les organismes de réglementation des États-Unis ou du Canada n'ont-ils aucun contrôle sur de tels types d'arrangements? S'agit-il de sociétés totalement indépendantes—de sociétés qui font fabriquer ces wagons-citernes pour en faire ensuite la location?

M. Morrison: Les façons dont on exploite ces wagons-citernes au Canada sont multiples. Procor, par exemple, en fait la fabrication et la location, et construit aussi des wagons pour des fabricants de produits chimiques comme Dow. Ces wagons deviennent ensuite la propriété de Dow qui les introduit dans le réseau ferroviaire, et la responsabilité de les déplacer d'un endroit à l'autre revient enfin à la compagnie de transport ferroviaire.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Chemical Producers Association:

David Goffin, Senior Project Manager;
Donald Sandford, Commercial Services & Human
Resources, Manager, Agriculture, C.I.L. Inc.

From the Canadian Fertilizer Institute:

George Bishop, Assistant Managing Director.

From "L'Association québécoise des transporteurs aériens":

Brian Jenner, Executive Director;
Pierre Desbiens, President;
Michel Leblanc, Ex-Officio President.

From "Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.:

Gilles Legault, President.

*From the International Association of Machinists and
Aerospace Workers:*

V.E. Bourgeois, Vice-President;
Louis Erlichman, Research Director;
Joseph Hanafin, Public Relations Director.

From the Metro Toronto Residents' Action Committee:

Harold Morrison, Chairman.

*De l'Association canadienne des fabricants de produits
chimiques:*

David Goffin, directeur principal de projet;
Donald Sandford, Services commerciaux et ressources
humaines, directeur, Agriculture, C.I.L. Inc.

De la Canadian Fertilizer Institute:

George Bishop, directeur gérant adjoint.

De l'Association québécoise des transporteurs aériens:

Brian Jenner, directeur exécutif;
Pierre Desbiens, président;
Michel Leblanc, président de droit.

De Les Entreprises ferroviaires du Canada Inc.:

Gilles Legault, président.

*De l'Association internationale des machinistes et des
travailleurs de l'aérospatiale:*

V.E. Bourgeois, vice-président;
Louis Erlichman, directeur de la recherche;
Joseph Hanafin, directeur des relations publiques.

Du Metro Toronto Residents' Action Committee:

Harold Morrison, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 43

Thursday, November 28, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 43

Le jeudi 28 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 28 NOVEMBRE 1985

(54)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 9 h 40, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet.

Substituts présents: Ross Belsher, Moe Mantha, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Témoins: De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papier: Howard Hart, président; T.J. Openshaw, directeur, section des transports et de la distribution; Don J. Wallace, directeur, Transports, *Consolidated—Bathurst Inc.*, vice-président, section des transports; Ellwood Dillman, coordinateur du trafic de groupe, *Minas Basin Pulp and Power*, anciennement président, section des Transports.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24).*

Howard Hart fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, T.J. Openshaw, Don J. Wallace et Ellwood Dillman répondent aux questions.

A 10 h 40, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(55)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Substituts présents: Ross Belsher, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, Direction de l'exploitation des tarifs.

Témoins: De la Pem-Air Limited: Delbert A. O'Brien, président. *De la United Parcel Ltd.:* Glenn C. Smith, président; Max Rapoport, c.r., vice-président.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule no 24).*

ings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.)

Delbert A. O'Brien read an opening statement and answered questions.

Glenn C. Smith made an opening statement and with Max Rapoport answered questions.

At 4:25 o'clock p.m. it was agreed,—That the Committee sit *in camera*.

The Committee commenced preliminary consideration of a draft report

At 5:45 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Delbert A. O'Brien lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Glenn C. Smith fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Max Rapoport répondent aux questions.

A 16 h 25, *il est convenu*,—Que le Comité siège à huis clos.

Le Comité entreprend l'étude préliminaire d'un projet de rapport.

A 17 h 45, le Comité interrompt les travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, November 28, 1985

• 0938

The Chairman: Colleagues, I see a quorum of quality sufficient to start taking evidence. I know other members will be here, but Tuesdays and Thursdays, as we know, are heavy days for committee assignments. It is in part an apology to Mr. Hart who is appearing on behalf of the Canadian Pulp and Paper Association as its president.

You can tell who the travellers are and who are used to travelling. We have been on the road, as you know. We finally came back to home base yesterday. When you have a convention in your home town, or try to have meetings in your home town, it gets harder to pay attention to what you are here for, you have so many conflicts. I guess that is partly an apology for keeping you waiting. I am very glad you were on time; and with no further waste of time from me, I would like to welcome you.

This is a continuation of our reference in *Freedom to Move*. We have a deadline of December 13, which none of the members are happy with, which means that we go behind closed doors next Tuesday, supposedly producing a draft report on Friday so it can be translated and reported out on the succeeding Friday. So that is why we are in a rather constrained situation.

We are very glad you sent your brief in earlier, which is a very comprehensive brief, which our staff have already assessed. I know you have an opening statement which I would like to hear after you introduce those with you.

• 0940

Mr. Howard Hart (President, Canadian Pulp and Paper Association): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. I would like to introduce my colleagues: Mr. E.P. Walsh, who is President and Chief Executive Officer of Donohue Incorporated, a company that has operations in the Province of Quebec, and who is also CPPA Executive Board Liaison Officer for Transportation; Mr. J.D. McMartin, Traffic Manager, British Columbia Forest Products Limited—operations, naturally, in the Province of British Columbia—and Chairman of the CPPA Transportation Section; and Mr. D.J. Wallace, Director of Transportation for Consolidated Bathurst Inc. Mr. Wallace is located in Montreal. His company has operations in Quebec and New Brunswick, and he is Vice-Chairman of our CPPA Transportation Section. Mr. Elwood Dillman is Group Traffic Co-ordinator of Minas Basin Pulp and Power operations in Nova Scotia and a past Chairman of our Transportation Section. Mr. T.J. Openshaw is Manager of the Transportation Section of CPPA.

The Chairman: Mr. Hart, you have a very distinguished panel with you.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 28 novembre 1985

Le président: Messieurs je vois que nous avons le quorum pour entendre les témoignages. D'autres membres du Comité vont certainement arriver, mais les mardis et les jeudis sont très chargés. Je tiens à m'en excuser auprès de M. Hart, qui comparaît au nom de l'Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers dont il est le président.

Nous avons beaucoup voyagé, et ce n'est qu'hier que nous sommes rentrés. Quand un congrès ou une réunion a lieu dans la ville que l'on représente, cela rend notre travail d'autant plus difficile. Je vous prie donc de nous excuser du retard et je voudrais tout d'abord vous souhaiter la bienvenue.

Nous poursuivrons l'étude de notre ordre de renvoi intitulé *Aller sans entraves*. Notre rapport doit être déposé au plus tard le 13 décembre, et nous devons donc commencer nos travaux à huis clos mardi prochain; notre projet de rapport devrait être prêt le vendredi suivant, après quoi il sera traduit et déposé vendredi en 15. Nous avons donc du pain sur la planche.

Je vous remercie de nous avoir fait parvenir votre mémoire à l'avance, ce qui a permis à notre personnel de l'étudier. Je vous demanderai de nous présenter vos collègues, après quoi vous pourrez nous faire votre déclaration liminaire.

M. Howard Hart (président, Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers): Merci monsieur le président. Permettez-moi tout d'abord de vous présenter mes collègues: M. E.P. Wash, président, directeur général de *Donohue Incorporated*, qui travaille au Québec; M. Walsh est également chargé de la liaison de notre association pour les questions du transport; M. J.D. McMartin, directeur de la Circulation, *British Colombia Forest Products Limited*, qui, bien entendu, a des usines en Colombie-Britannique; M. McMartin est président de la section Transport de notre association; M. D.J. Wallace, directeur des Transports auprès de la *Consolidated Bathurst Incorporated*. M. Wallace est en poste à Montréal, sa société ayant des usines au Québec et au Nouveau-Brunswick; il est en même temps vice-président de la section Transport de notre association. M. Elwood Dillman, coordonnateur du Trafic de *Minas Basin Pulp and Power* opérations de la Nouvelle-Écosse; il est en même temps ancien président de notre section des Transports. Enfin, M. T.J. Openshaw qui est le directeur du département de Transport de l'association.

Le président: Voilà un groupe choisi.

[Text]

Mr. Hart: Thank you.

Mr. Chairman, the views of the Canadian Pulp and Paper Association on *Freedom to Move* have been submitted to the committee in both official languages.

The Chairman: It is one of the few briefs that have, and we appreciate that very much.

Mr. Hart: Thank you.

In the circumstances, we would prefer not to read the document. However, I would like to make a few opening comments before responding to questions.

I guess the first thing I had better do is make a very minor correction in our brief. For those of you who have copies, if you will turn to page 6, right at the top of the page there is a reference to section 256 of the Railway Act. That should read '254'; an error I gather we compounded because it originally appeared in *Freedom to Move* itself. I just want to note that so there will be no confusion.

We have limited our submission to matters related to truck, rail, and marine transportation. The positions and the principles we favour may well have a more general application to air and pipeline transportation and northern transport. However, we have no special knowledge or familiarity with these latter matters and have concentrated our minds on the water, the rail, and the truck.

The Canadian Pulp and Paper Association is composed of 65 member companies. Those companies operate 140 mills, in virtually every province, and they operate far more numerous woodlands operations across Canada. The industry is thus national in its context, with operations in over 300 communities. In many of those communities the pulp and paper operation is the single most important factor in the community in employment.

In terms that will have a special meaning to parliamentarians, I should say that there are pulp and paper operations in 117 federal constituencies, including, I believe, the constituencies of 15 members of this committee.

While national in its Canadian context, the industry is international in its outlook. It sells about 80% of its products outside Canada, in over 40 countries, and it competes with major producers of pulp and paper in about a dozen countries and with smaller producers in a great many other nations.

• 0945

The views expressed in our submission have the support of 100% of our membership, which accounts for some 98% of Canadian pulp and paper output.

I will now present a few quick facts. As an industry selling export markets, we have no major advantage that permits us to be complacent about our ability to sell our product in any of the more than 40 markets we serve. Our member companies range in size from some 50,000 tonnes, which is quite small, to more than 1,000,000 tonnes, which is quite large.

[Translation]

M. Hart: Merci.

Monsieur le président, l'Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers a remis au Comité un document dans les deux langues officielles contenant notre position relativement au dossier *Aller sans entraves*.

Le président: Vous êtes un des rares témoins à l'avoir fait, et nous vous en sommes reconnaissants.

M. Hart: Merci.

Il est donc inutile que je vous en donne lecture, et je me bornerai à quelques propos liminaires, après quoi nous répondrons à vos questions.

Je voudrais tout d'abord vous signaler une erreur qui s'est glissée dans notre mémoire, notamment à la page 6. Tout en haut de la page, il est question de l'article 256 de la Loi sur les chemins de fer. Il s'agit en fait de l'article 254, qui figure d'ailleurs dans le texte d'*Aller sans entraves*. Je voulais simplement vous signaler cette erreur.

Notre mémoire porte sur les problèmes du transport routier, ferroviaire et maritime. Les solutions que nous préconisons pourraient sans doute s'appliquer au transport aérien, au transport par pipeline ainsi qu'au transport dans le Grand-Nord. Toutefois, comme nous ne nous sommes pas spécialisés dans ces domaines, nous nous sommes bornés au transport maritime, ferroviaire et routier.

L'Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers compte 65 adhérents. Ces entreprises exploitent 140 usines situées dans pratiquement toutes les provinces du pays; elles exploitent en outre un nombre important de forêts. Il s'agit donc d'une industrie nationale ayant des installations dans plus de 300 agglomérations. Dans bon nombre de celles-ci, l'usine de pâtes et papiers est d'ailleurs la principale source d'emploi.

J'aimerais ajouter à ces propos que 117 circonscriptions fédérales possèdent une usine de pâtes et papiers, y compris celles de 15 membres du Comité.

Notre industrie possède donc une envergure nationale, mais son point de vue est international. En effet, 80 p. 100 de notre production est exportée à destination de plus de 40 pays; nous devons donc concurrencer les principaux fabricants de pâtes et papiers dans une douzaine de pays, sans parler des fabricants moins importants situés un peu partout dans le monde.

Le contenu de notre exposé a été approuvé par la totalité de nos membres, qui représentent 98 p. 100 des fabricants canadiens de pâtes et papiers.

Permettez-moi maintenant de vous citer quelques chiffres. Nous ne disposons d'aucun avantage qui nous garantisse nos débouchés dans la quarantaine de pays où nous exportons notre production. Parmi nos adhérents, nous avons des sociétés qui produisent quelque 50,000 tonnes, ce qui est peu, et d'autres qui produisent 1,000,000 de tonnes, ce qui est beaucoup.

[Texte]

The largest of our companies are, however, relatively modest in terms of the really large companies, in world terms. Regardless of the size of these companies in Canada, they all have the same basic transportation needs.

The significance of our ability to produce and export is indicated by the fact that fully two-thirds of Canada's favourable merchandise trade balance, in dollar terms, is attributed to Canada's net exports of pulp and paper.

The industry has an attractive future opportunity. In work that we did for the Macdonald Royal Commission, we forecast that the 20 million tonne industry of 1980 could become the 30 million tonne industry of 1995, with all the benefits that would accrue to the Canadian society from that kind of growth. It is a growth of 50% over that period of time, but it is totally dependent on our ability to be low-cost suppliers, to tend adequately to our basic forest resource.

I can tell you that, as of now, we see no reason to change the forecast that we made for the Macdonald commission.

We want to impress upon you, the members of this committee, above all, the strength of our support for the initiatives set out in *Freedom to Move*. We want to explain why we support the proposals and how important their adoption will be to the growth opportunity for this and other Canadian industries.

We support also, *Freedom to Move's* uncompromising position on safety.

Now, our interest is more than theoretical. We believe our future will depend in large part on the adequacy and the cost effectiveness of transportation facilities in Canada.

Transportation costs, both inbound and outbound, which are paid by this industry, add up to some \$2 billion a year against total industry sales of about \$12 billion. It is thus a major, a very big cost element to us. If you want to look at it another way, in terms of its significance to the transportation industry, I can give you a measure. With respect to rail alone, the pulp and paper industry accounts for some 12% of all freight car loadings. Obviously, the success of our industry is a big element in the success of the transportation industries.

Now why is the concept set out in *Freedom to Move* important to us? I would like to bring it down to a very personal nature, personal basis, the sort of thing that we all do every day as individuals. If we set out to make a purchase as individuals, whether it is an overcoat, or an automobile, or a restaurant meal, we seek the combination of quality and price that gives us satisfaction. That satisfaction is determined by, in large measure, a comparison with what is available from a variety of suppliers.

We as individuals, in those circumstances, value the opportunity to make a choice, seek the best deal, because we feel that kind of arrangement encourages suppliers to offer us the best product at the best price. Thus, we appreciate a system that encourages entrepreneurs to enter businesses and

[Traduction]

Cependant, nos plus gros producteurs sont relativement modestes parmi les géants au plan international. Mais quelle que soit leur importance, toutes ces sociétés sont à la même enseigne en ce qui concerne les transports.

L'importance de notre secteur est attesté par le fait que deux tiers de l'excédent de la balance commerciale du Canada sont imputables aux exportations de pâtes et papiers.

L'avenir de notre secteur est bon. Dans un document établi à l'intention de la Commission MacDonald, nous prévoyons que notre production, qui était de 20 millions de tonnes en 1980, pourrait passer à 30 millions en 1995, avec tous les avantages d'une telle croissance pour l'économie nationale. Cela représente en effet une croissance de plus de 50 p. 100, mais cette croissance ne sera réalisée qu'à condition que nos prix de vente restent concurrentiels et que l'on veille au repeuplement des forêts.

Je ne pense pas que ces prévisions soumises à la Commission MacDonald doivent être modifiées.

Nous ne saurions assez insister sur l'importance que nous attachons au contenu du document «Aller sans entraves». Permettez-moi de vous expliquer les raisons de notre appui et la façon dont la mise en oeuvre de ces principes permettront à notre secteur ainsi qu'à d'autres de continuer à prendre de l'extension.

Nous approuvons par ailleurs entièrement la position intransigeante du document *Aller sans entraves* relativement aux questions de sécurité.

Il ne s'agit pas de notre part d'une attitude purement théorique. Notre avenir dépendra en effet en grande partie de la qualité et de la rentabilité des moyens de transport au Canada.

Les coûts de transport dans les deux sens représentent 2 milliards de dollars par an pour notre secteur sur un chiffre d'affaires total de 12 milliards environ, ce qui représente une très grosse proportion. Ainsi l'industrie de pâtes et papiers assure 12 p. 100 des transports ferroviaires. Il est donc tout à fait évident que le succès de l'industrie du transport dépendra dans une large mesure de notre propre succès.

Permettez-moi de vous expliquer les raisons pour lesquelles les principes contenus dans le document *Aller sans entraves* sont tellement importants pour nous, et pour ce faire je vais essayer de vous donner quelques exemples personnels. Lorsque nous devons acheter un pardessus, une voiture ou aller au restaurant, nous cherchons à obtenir des produits de qualité à des prix satisfaisants, et pour ce faire on vérifie auprès de la concurrence.

Ce n'est que lorsqu'on a un choix de fournisseurs qu'on est sûr de pouvoir obtenir un produit de qualité au juste prix. C'est pourquoi nous sommes en faveur d'un système qui encourage les gens à faire preuve d'esprit d'entreprise et à se lancer dans les affaires. Nous sommes contre toutes restrictions qui

[Text]

serve the needs of their customers to the best of their ability. We resent restrictions that prevent new businesses from opening. We would very much resent the idea that someone who has a better design or a better product should somehow be encumbered from entering the market. This is exactly the situation that we face in pulp and paper markets here in Canada—this might surprise you just a little bit—and also abroad.

• 0950

The purchaser of newsprint in Miami or Hong Kong, the purchaser of pulp in Germany or Japan or the purchaser of household tissue right here in downtown Ottawa acts exactly in the same way as I suggested the individual consumer operates when he sets out to buy his overcoat, his automobile or his restaurant meal. He buys where he gets the best deal. This usually means the lowest price, other things being equal. I must tell you that, for our industry, other things usually are equal, because we are basically in the business of selling standardized commodities around the world.

I must also inform you that new technologies, new forest resources and new investments all over the world are challenging us. There is absolutely nothing out there, except our own ability to be low-cost producers and suppliers, that will prevent these new factors from moving us over and taking business away from us. This is why we need the backup of an efficient, low-cost transportation service as one of our major cost elements.

We believe that *Freedom to Move* sets out a transportation environment that best suits our needs, one that is highly competitive with and between modes. We hope that this committee will support such a view. The document could be subtitled "Freedom to Operate and Freedom to Choose": freedom to operate, in the sense that it encourages entrepreneurs to enter the business and to offer transportation packages that are attractive to the users; and freedom to choose, on the part of the consumers of transportation from a wide choice of services at the best possible deal.

We all know that transportation is a derived demand. There is therefore an element of double jeopardy if we operate on the basis of poor policies or poor practices. If transportation fails to contribute to our competitiveness, then Canada loses both our production jobs and also transportation jobs.

I conclude, Mr. Chairman, by reiterating our strong support for the concepts of *Freedom to Move*. We need such legislation and we need it promptly. I would also request, before our allotted time expires, that you might give us a few minutes for a wrap-up comment so we can respond in an overall way to the direction of comment and questioning that we have here this morning.

Mr. Chairman, this concludes my opening comments. I and my colleagues would all be prepared to do our best to answer your questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Hart, for the overview of your brief and for the brief that we received earlier. As I said,

[Translation]

empêchent l'ouverture de nouvelles entreprises. Il est inadmissible qu'une personne ayant un bon produit à vendre soit empêchée de le faire. Or c'est ce qui arrive justement au Canada et dans une certaine mesure à l'étranger dans le secteur des pâtes et papiers.

Les personnes qui doivent acheter du papier journal à Miami ou à Hong Kong, ceux qui doivent acheter de la pâte à papier en Allemagne ou au Japon, ou le particulier qui veut acheter du papier de toilette à Ottawa ont la même attitude que la personne qui doit acheter un pardessus ou une voiture pour se rendre au restaurant, c'est-à-dire que tout le monde cherche à obtenir la meilleure qualité au prix le plus juste, ce qui généralement, toutes choses étant égales par ailleurs, signifie le prix le plus bas. Or comme notre production est standardisée, tous les facteurs sont généralement égaux.

Nous devons par ailleurs faire face à de nouvelles technologies, à la mise en exploitation de nouvelles forêts et à de nouveaux investissements un peu partout dans le monde. Nous devons donc compter sur notre aptitude à produire à des coûts raisonnables, sans quoi nous serons évincés du marché. C'est la raison pour laquelle un réseau de transport efficace et bon marché constitue un de nos principaux facteurs de production.

Le document *Aller sans entraves* contient des principes tout à fait conformes à nos objectifs en ce sens qu'il encourage la concurrence entre les différents modes de transport. Nous espérons que le Comité sera d'accord sur ce point. Le document aurait d'ailleurs pu être intitulé «Liberté d'action et liberté de choix»: par liberté d'action, j'entends la liberté des hommes d'affaires de se lancer dans le secteur des transports et d'offrir des conditions avantageuses; par liberté de choix, j'entends la possibilité offerte aux usagers de faire un choix parmi différentes entreprises selon qu'elles offrent les meilleures conditions.

Le transport est fonction de la demande. Le risque est donc double si des mauvaises décisions devaient être prises à cet égard. En effet, si à cause du transport notre compétitivité venait à diminuer, le Canada perdrait des emplois aussi bien dans notre secteur que dans celui des transports.

Pour conclure je tiens donc à réitérer notre plein appui aux principes contenus dans le document *Aller sans entraves*. Une loi de ce genre devrait être adoptée le plus rapidement possible. Je vous demanderai également de nous laisser quelques minutes à l'issue de la séance pour nous permettre de résumer ce qui aura été dit ce matin.

C'est tout ce que j'avais à dire pour le moment, monsieur le président; nous nous ferons maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Hart, aussi bien de votre mémoire que du résumé que vous venez de nous en faire.

[Texte]

it is most comprehensive. I have something to say at the very end. Mr. Ouellet, do you wish to begin questioning?

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I want to thank our witnesses for their presentation today. I think they represent an industry that is vital to the economy of our country. Through appropriate measures and changes in the mode of transportation, this industry could be tremendously helped in their effort.

I would like to be specific on one or two aspects. In your brief, sir, you discuss the confidential contract. It has been pointed out to us by railways that confidential contracts in the United States have had some very bad effects for them.

• 0955

When you deal with the confidential contracts here, you seem to indicate that there could be difficulty and that there should be mechanisms of revision, sort of an appeal. You go on to say at one point that in fact an arbitrator should have access to the detail of the contract in order to be able to assess whether or not a third party has been unjustly affected. Do you think confidential contracts are absolutely essential, or would the industry be able to live without confidential contracts?

Mr. Hart: I will give you the quick answer and ask one of my colleagues to expand on it. Yes, we believe confidential contracts are essential in all the modes of transportation as an effective mechanism of competition and also as a response to what is happening in the total transportation environment, particularly in the United States, where we work. But I will ask, if I may, Mr. Openshaw to comment further on that and perhaps give some examples that would be helpful to you.

Mr. T.J. Openshaw (Manager, Transportation and Distribution Section, Canadian Pulp and Paper Association): Mr. Ouellet, I appreciate your question. We have felt for many years that confidential contracts are necessary for our industry. I think possibly one of my associates, Mr. Wallace, has indicated he might respond to that as a shipper who does have contracts. We will take the next part of your question after that.

Mr. Don J. Wallace (Vice-Chairman, CPPA Transportation Section): Yes, Mr. Ouellet, I think it is absolutely essential that we have confidential contracts. As far as them not having been beneficial in the United States, I would just like to quote from Dr. LeClair's speech of October 7 to the Southam business editor's conference, where he stated:

Prior to 1980, the year in which the U.S. transportation industry was deregulated, Canadian National and CP Rail were consistently among the top three most productive and efficient of all Class 1 railroads in North America. Freed by deregulation to reduce costs and integrate services, U.S. railways are now providing customers with global low-cost door-to-door service, and in the process most, if not all, Class 1 American railroads have become more efficient than either ourselves or Canadian Pacific.

[Traduction]

J'aurai encore quelque chose à dire à ce sujet par la suite. Vous voulez commencer, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: Je voudrais tout d'abord remercier nos témoins de leur exposé. Ils représentent un secteur clé de l'économie nationale. Des changements appropriés dans le secteur des transports seraient effectivement de la plus grande utilité pour cette industrie.

Vous faites état dans votre mémoire des contrats confidentiels. Or les représentants des sociétés ferroviaires nous ont signalé qu'aux États-Unis les contrats confidentiels leur ont été fort préjudiciables.

Or parlant des contrats confidentiels au Canada, vous préconisez des modalités de révision ou d'appel. Vous dites aussi qu'un arbitre devrait pouvoir prendre connaissance des détails du contrat afin qu'il puisse déterminer si des tiers n'auraient pas été injustement lésés. À votre avis les contrats confidentiels sont-ils absolument indispensables ou non?

M. Hart: Nous estimons que les contrats confidentiels sont effectivement essentiels dans tous les modes de transport afin d'assurer la concurrence, compte tenu en particulier de ce qui se passe aux États-Unis, où nous travaillons également. M. Openshaw vous donnera d'ailleurs plus de détails à ce sujet.

M. T.J. Openshaw (directeur, Division des transports et de la distribution, Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers): Je vous remercie de votre question, monsieur Ouellet. Cela fait des années que nous disons que les contrats confidentiels sont nécessaires pour notre secteur. M. Wallace, qui s'occupe justement de transport, vous expliquera la chose plus en détail.

M. Don J. Wallace (vice-président, Département des transports de l'Association canadienne des fabricants de pâtes et papiers): Les contrats confidentiels sont effectivement tout à fait indispensables. Quant à leur effet soi-disant néfaste aux États-Unis, permettez-moi de vous citer un extrait du discours prononcé le 7 octobre dernier par M. LeClair lors d'une conférence des responsables des rubriques commerciales de *Southam Press*:

Avant 1980, année de la déréglementation du secteur des transports aux États-Unis, le Canadien National et le CP étaient parmi les trois sociétés ferroviaires les plus performantes en Amérique du Nord. La déréglementation ayant permis aux sociétés ferroviaires américaines de réduire leurs coûts et de fusionner leurs services, les sociétés américaines ont réussi à baisser leurs prix, si bien que la presque totalité des sociétés ferroviaires américaines de la catégorie I sont maintenant plus performantes que nous ou que le Canadien Pacifique.

[Text]

To go a step further, I would just like to say that . . .

Mr. Ouellet: This is the position of the railways. In fact what you just read is testimony Mr. LeClair made before this committee. What I want to know is from the shipper's point of view are they as essential as CN and CP think? I guess they believe this is essential for them in order to compete with the American railways. But there are two markets: there is this market that goes abroad, but there is also the interior market. Some of the people who appear before our committee have said there may be some valid reasons to allow confidential contracts for goods that are going abroad, but it is an entirely different matter when it is in relation to goods moving within Canada. There are those who say there should be confidential contracts and those who say there should not be confidential contracts. My question this morning is to know what your industry prefers; that is why I am asking the question.

Mr. Wallace: Well of course we very definitely prefer confidential contracts. As far as my answer to you, it was in answer to your comment that it had not been worked out well in the United States.

Mr. Ouellet: No, it has not worked well for CN since what happened in the U.S.; it had bad effects for the CN and CP.

Mr. Wallace: I see, sir. What brought us to thinking about confidential contracts at all . . . I would just like to explain the way we used to negotiate our international rates. That was back in 1981, after the Staggers Rail Act was in place. In our last negotiation, the two railways were sitting at one end of the table and the Canadian eastern producers were sitting at the other end of the table. The railways, in this particular negotiation, are looking, with the concurrence of the American roads, of course, as always, for an increase of 15%. We settled for an increase of 11%. The American roads at that time were looking for an increase of somewhere between 4% and 6%. What we are saying really is that we were meeting the needs of the highest cost carrier. Furthermore, that was followed by the American roads offering rebates that we were not able to put our hands on at that particular time.

• 1000

As far as the beneficial effect, we are most concerned, first of all, that in the United States, if the Canadian law is not changed, the Americans may very well look upon the two American roads as one entity which, of course, they did for a period of time. As far as the beneficial effect of contracts, specifically in Canada . . . Obviously, to put the two railroads into competition with each other will result, we are sure, in better efficiency, as Dr. LeClair has mentioned. It will also result in better rates for the shipper.

The Chairman: You really have not answered Mr. Ouellet's question, distinguishing between domestic and transborder situations. Could you not have a two-tier regime? What is your reaction to that? We have been getting quite a bit of evidence that there is concern, as Mr. Ouellet put in his question, in the international market. You are very export orientated and other

[Translation]

À quoi je pourrais ajouter . . .

M. Ouellet: C'est la position des chemins de fer car vous venez de nous citer un extrait de la déposition de M. LeClair devant le Comité. Moi je voulais savoir si ces contrats confidentiels sont effectivement aussi importants que le CN et le CP semblent l'indiquer. Ils sont peut-être importants pour leur permettre de concurrencer les chemins de fer américains. Il ne faut cependant pas oublier qu'en plus du marché à l'exportation, il existe également le marché national. Certains de nos témoins ont ainsi fait remarquer que des contrats confidentiels devraient peut-être être utilisés pour la marchandise destinée à l'exportation, mais que les choses sont tout autres lorsqu'il s'agit de marchandises destinées au marché intérieur. Donc les contrats confidentiels ont leurs partisans ainsi que leurs adversaires. Je voudrais savoir ce que vous pensez des contrats confidentiels.

M. Wallace: Nous sommes entièrement pour les contrats confidentiels. Je voulais simplement répondre à votre remarque comme quoi les contrats confidentiels n'auraient pas bien marché aux États-Unis.

M. Ouellet: Le CN et le CP n'ont certainement pas à se féliciter de la déréglementation aux États-Unis.

M. Wallace: Je voudrais si vous le permettez vous expliquer comment nos tarifs internationaux étaient fixés par le passé. La période dont je vous parle remonte à 1981 après la mise en vigueur du *Staggers Rail Act*. Lors de nos dernières négociations, les deux sociétés ferroviaires se trouvaient d'un côté de la table de négociation et les producteurs de l'est du pays de l'autre côté. Lors de ces négociations, les sociétés ferroviaires cherchaient, avec l'accord des sociétés ferroviaires américaines, évidemment, comme toujours, à obtenir une augmentation de 15 p. 100. Nous avons convenu d'une augmentation de 11 p. 100. Les sociétés ferroviaires américaines à ce moment-là essayaient d'obtenir une augmentation d'entre 4 et 5 p. 100. Nous répondions simplement aux besoins du transporteur le plus coûteux. De plus, par la suite les sociétés ferroviaires américaines ont offerts des prix spéciaux que nous n'avons pas pu obtenir à ce moment-là.

Pour ce qui est des avantages, nous nous préoccupons tout d'abord du fait qu'aux États-Unis, à moins qu'on ne change la Loi canadienne, les Américains pourraient fort bien considérer les deux sociétés ferroviaires américaines comme une entité, ce qu'ils ont d'ailleurs fait pendant une bonne période. Pour ce qui est des avantages découlant des contrats, plus particulièrement en ce qui a trait au Canada . . . Nous sommes convaincus que si les deux sociétés ferroviaires se livrent concurrence, le système sera plus efficace, comme l'a d'ailleurs signalé M. Leclair. De plus, cette concurrence assurera de meilleurs taux pour l'expéditeur.

Le président: Vous n'avez pas vraiment répondu à la question de M. Ouellet, vous n'avez pas fait la distinction entre le transport au Canada et le transport trans-frontalier. Ne serait-il pas possible d'établir un régime à deux niveaux? Qu'en pensez-vous? D'après ce que nous ont dit des témoins, comme l'a signalé M. Ouellet, on se préoccupe du marché

[Texte]

industries have been export orientated—to have a confidential contract there to compete internationally. But do the same rules have to apply, because there is real concern about that feature domestically? You have not addressed your mind to that.

If you answer it, or whoever answers it, please make it shorter than the other answer because I have another question. I want to ask Mr. Dillman—I am going to get parochial here and forewarn him what the question is about. In the confidential contracts domestically now, you are a national association exporting internationally, but do you have strong and confidential contracts in different regions of the country? We have just returned from Halifax and I can tell you that in Atlantic Canada, the smaller region of the country and, to a degree, in the west—maybe five are central Canada—there is real concern about confidential contracts and the impact domestically. This is why it is important to get an answer. Could there be a difference between international and domestic regarding confidentiality?

Mr. Hart: Mr. Chairman, I will give a quick response, then, because I have had the opportunity of making a note or two while others have been speaking.

I think the clear point is that confidential contracts in the United States have added to the efficiency of transportation in the United States, and Dr. LeClair made that point very clearly. I think we should take note of that because, as I have said, we need efficient, low-cost transportation in every way.

Secondly, as far as we are concerned, U.S. pulp and paper producers are our major competitors, not only in the United States but in virtually all other markets, including Canada. They have confidential contracts that enable them to better serve world markets, Canadian markets or United States markets. We need the same. We need those contracts here in Canada, whether it be by rail or truck or any other mode. We handle an awful lot of in-bound materials right in Canada. Confidential contracts may lower those costs. On the out-bound, we need the added efficiency to meet competitors from all over the world. I would answer, unequivocally, to Mr. Ouellet's question that this is an instrument that we perceive will induce greater efficiency and lower costs. It most certainly should be made available.

[Traduction]

international. D'autres groupes exportent ces produits, comme d'autres industries, et certains nous ont dit qu'il est nécessaire d'avoir des contrats confidentiels pour pouvoir livrer concurrence sur le marché international. Est-ce que les mêmes critères devraient s'appliquer au marché national? Vous n'avez pas vraiment parlé de cette question.

Je demande à celui qui répondra à cette question, vous ou un de ceux qui vous accompagnent, d'y répondre plus brièvement que tout à l'heure parce que j'aimerais poser une autre question. Je veux poser une question à M. Dillman—et je vais même lui dire dès maintenant qu'elle portera sur les contrats confidentiels qui existent au Canada actuellement. Vous représentez une association nationale, qui exporte ses produits un peu partout dans le monde; j'aimerais savoir si vous avez actuellement des contrats confidentiels qui sont passés pour diverses régions du pays. Nous revenons d'un voyage à Halifax, et je peux vous assurer que dans les provinces maritimes, la plus petite région du pays et, dans une certaine mesure, dans l'Ouest—car je suppose qu'on peut dire que le centre du pays consiste en cinq provinces—on se préoccupe sérieusement des contrats confidentiels et de leurs incidences sur l'industrie du transport au Canada. C'est pourquoi il est important qu'on réponde à cette question. Peut-on, dans la passation de contrats confidentiels, faire une différence entre le marché national et le marché international?

M. Hart: Monsieur le président, je répondrai brièvement à votre question parce que j'ai eu l'occasion de prendre quelques notes pendant que mes collègues s'adressaient au Comité.

Il est évident que les contrats confidentiels aux États-Unis ont su améliorer l'efficacité du système de transport dans ce pays, comme l'a signalé M. Leclair. Je crois que nous devrions tenir compte de cet exemple, car, comme je l'ai déjà dit, nous avons besoin d'un système de transport économique et efficace.

De plus, à notre avis, les producteurs américains de pâtes et papiers sont nos principaux concurrents, non seulement aux États-Unis mais sur pratiquement tous les autres marchés, y compris le marché canadien. Ils passent des contrats confidentiels qui leur permettent de mieux desservir les marchés internationaux, les marchés canadiens ou les marchés américains. Nous avons besoin des mêmes avantages. Nous avons besoin de ces contrats au Canada, qu'il s'agisse de contrats pour le transport par rail, par camions ou peu importe le moyen de transport. Une bonne partie de nos produits sont acheminés à l'intérieur du Canada. S'il était possible de passer des contrats confidentiels, les coûts inférieurs au transport de ces marchandises pourraient baisser. Pour ce qui est des marchandises expédiées à l'extérieur du pays, nous avons besoin de ces contrats afin d'être en mesure de livrer concurrence aux autres producteurs du monde entier. Je peux répondre sans équivoque à la question de M. Ouellet en disant que les contrats confidentiels sont à notre avis un moyen qui assurerait un transport plus efficace et moins coûteux. Il faudrait qu'on offre à ceux qui le désirent la possibilité de passer des contrats confidentiels.

[Text]

[Translation]

• 1005

Mr. Ouellet: I just have one short question, because I appreciate that others want to ask questions, and our time is limited. You mention in your presentation that you hope uniform regulations, or criteria, could be established all across Canada in the trucking industry. There is some apprehension that it might be very difficult to achieve it relatively quickly. There has been an agreement, in principle, between the Minister of Transport of Canada with his provincial colleagues. It is one thing to say we agree in principle, and it is another thing to finally finalize uniformity. Do you believe that deregulation in this area should wait until this uniformity has been achieved, or is deregulation so urgent for your industry that you would accept it even if uniformity is not achieved?

Mr. Hart: Mr. Chairman, again, a quick response to which my colleagues might add. The difficulty of achieving this venture should not turn us away from a challenge, first of all. Secondly, it is recognized that inter-provincial trucking is a matter of federal jurisdiction, and we would hope that the federal jurisdiction would use its authority to achieve this objective, which it has enunciated in its documents. Intra-provincial is clearly a provincial responsibility. We would hope that some of the rub-off from a more efficient inter-provincial might encourage a more efficient intra-provincial. I think it is a matter of common sense that different regulations, as you move a truck across four or five provinces, make a very inefficient mechanism. As I say, we should turn away from it. The difficulty should not make us back away. We urge that you get on with the job. We need this sort of thing, now. The more speed the better. If somebody comes up with a good idea, you can achieve the package in pieces more quickly than you can achieve it as a whole, I guess we would buy that, but we need it all. It is an integrated package and it is important.

The Chairman: Yes, Mr. Dillman.

Mr. Ellwood Dillman (Group Traffic Co-ordinator, Minas Basin Pulp and Power): Mr. Chairman, I think because of some of the discussions which took place during your hearings in Atlantic Canada that it is important that I make a brief comment in terms of where we stand as an Atlantic Canada producer, part of this industry's presentation. I think that Mr. Ouellet's question and yours, sir, are very apropos. It is important the committee understands there is a very large measure of support in Atlantic Canada. Perhaps, you did not hear it all when you were there. From our own point-of-view—the company I represent—I can tell you that we feel, in addition to international confidential contracts, we are now of the view that it is essential to foster a greater competitive environment in this country, both to compete domestically and

M. Ouellet: J'ai une toute petite question à poser, car je suis parfaitement conscient du fait que certains de mes collègues veulent poser des questions et que nous ne disposons pas de beaucoup de temps. Vous avez dit dans votre exposé que vous espériez que des règlements uniformes, ou des critères uniformes, pourraient être établis pour le pays tout entier en ce qui a trait à l'industrie du camionnage. D'aucuns craignent qu'il soit difficile d'y arriver rapidement. Il y a eu une entente de principe entre le ministre fédéral des transports et ses homologues provinciaux. Il y a tout un monde entre s'entendre en principe sur une question et passer aux actes. Croyez-vous qu'il faudrait établir des critères uniformes avant de passer à la déréglementation de ce secteur? Croyez-vous que la déréglementation est une question si urgente pour votre industrie qu'il faudrait y procéder même si nous n'avons pas encore établi des critères uniformes pour le pays?

M. Hart: Monsieur le président, encore une fois, je donnerai une toute petite réponse que pourront compléter mes collègues. J'aimerais signaler tout d'abord que ce n'est pas parce que cette tâche est très difficile que nous devrions abandonner. De plus, il est convenu que le transport par camion entre les provinces relève du gouvernement fédéral, et nous espérons que ce dernier se servira de l'autorité dont il dispose pour réaliser l'objectif qu'il a énoncé dans ses documents. Il est évident que le transport à l'intérieur d'une province relève des gouvernements provinciaux. Nous espérons qu'un transport inter-provincial plus efficace encouragera la création d'une industrie du transport plus efficace à l'intérieur des provinces. Il est parfaitement évident que l'existence de règlements différents dans chaque province complique vraiment les choses, particulièrement pour ceux qui doivent traverser quatre ou cinq provinces. Comme je l'ai dit, nous devrions essayer de régler ce problème. Ce n'est pas parce que la tâche est difficile qu'il faudrait que nous abandonnions. Nous vous exhortons à vous attaquer au problème. Nous avons besoin de ce genre de contrat maintenant. Nous espérons que le problème sera réglé le plutôt possible. Si quelqu'un proposait une façon de régler le problème par étapes, mais plus rapidement, nous serions disposés à accepter ses propositions. Cependant je dois préciser que nous voulons qu'on propose une solution intégrée. C'est très important.

Le président: C'est bien. Monsieur Dillman.

M. Ellwood Dillman (coordinateur du transport pour le groupe, Minas Basin Pulp and Power): Monsieur le président, compte tenu des commentaires que vous avez entendus lors de votre voyage dans les provinces maritimes, je crois important de vous préciser quelle est notre position à titre de producteur dans les provinces maritimes, à titre de membre de l'industrie. Je crois que la question de M. Ouellet et la vôtre sont appropriées. Il est important que le Comité comprenne bien qu'une grande partie des producteurs de cette région du pays appuient les propositions présentées. Vous n'avez peut-être pas entendu tous les groupes intéressés lorsque vous avez visité cette région. Au nom de la société que je représente je peux vous assurer que nous sommes d'avis qu'en plus de permettre la passation de contrats internationaux confidentiels, il faut absolument

[Texte]

to compete with foreign imports, that we need this kind of legislation. I am glad that the question was put. I can tell you that we are full square behind the presentation of CPPA and other members in Atlantic Canada.

The Chairman: I put the question, and I thank you Mr. Dillman. I was an observer to the seminar in August, when you were a very active participant wearing one of the several hats that you wear. Certainly, I remember your remarks then about the concern about the confidential contract. Perhaps because—and this is a question I would like Mr. Hart or you to answer—in Atlantic Canada and other regions of the country there is more captivity than there is in the United States. Mr. Wallace, I think he mentioned two railroads in the Americas, which made us a little fuzzy for a moment. There are 150 railways down there; two in this country. I wonder how many of you are captive shippers. And does not the fact of the United States having so many more railways, and perhaps therefore more freedom to choose, help make sense to confidentiality, which it does not in this country, and gives them the opportunity to wheel and deal, where it is going to be transparent in this country?

• 1010

Mr. Dillman: Mr. Chairman, in Atlantic Canada, as you know, we are primarily captive, and that is why we were so concerned and why I, at an earlier date, alluded to some of those concerns about how you address the matter of captive shippers. In the paper 'Freedom to Move', it was obvious that the Minister, too, was concerned about how this problem would be addressed.

One of the mechanisms we felt should be in place to address this issue was one that Mr. Ouellet raised earlier, and that was the right of third party appeal. We feel that is one mechanism that will be not only advantageous but important in allaying some of the fears some of us had at an earlier date about what was laid forth in 'Freedom to Move'. That is one of the mechanisms that we feel will allay the fears expressed by me at an earlier date, and by others.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hart, gentlemen, I first want to thank you for appearing before us and offering your views on 'Freedom to Move'.

I want to continue on the discussion of confidential contracts, but from a slightly different angle. How is the price of your product determined? Who sets it? Is it set by the individual companies? Is it your association? Is it a world marketplace? How is it arrived at?

Mr. Hart: It is a world marketplace. Companies announce the price for their product. They try to get it, but they can only

[Traduction]

créer un milieu plus compétitif au Canada afin que nous puissions livrer concurrence sur le marché national et international; nous avons besoin de ce type de mesure législative. Je suis heureux que vous ayez posé la question. Je peux vous assurer que nous appuyons pleinement les commentaires présentés par l'ACPPP et les autres représentants des provinces maritimes.

Le président: Merci, Monsieur Dillman, je vais poser cette question. J'ai assisté à la conférence au mois d'août, et vous y avez joué un rôle important à titre de participant, assumant une des nombreuses fonctions dont vous vous chargez. Je me souviens de vos commentaires à l'égard des contrats confidentiels. Peut-être est-ce parce qu'il existe dans les provinces maritimes et dans les autres régions du pays plus d'expéditeurs captifs qu'aux États-Unis. M. Hart ou vous-même pourriez réagir à ce commentaire. Je crois que c'est M. Wallace qui a signalé qu'il y avait deux grandes sociétés ferroviaires en Amérique, c'est ce qui nous a fait un peu hésiter. Il y a 150 sociétés ferroviaires aux États-Unis et deux au Canada. Je me demande combien il y a d'expéditeurs captifs parmi vous. La possession de contrats confidentiels n'est-elle pas plus logique aux États-Unis où il y a beaucoup plus de sociétés ferroviaires et donc un beaucoup plus grand choix, ce qui permet aux expéditeurs et aux sociétés ferroviaires de s'entendre sur un taux? La situation n'est-elle pas très différente au Canada?

M. Dillman: Monsieur le président, comme vous le savez, dans les provinces maritimes, nous sommes des expéditeurs captifs; c'est pourquoi la question nous préoccupe; c'est pourquoi aussi j'ai déjà signalé qu'il fallait étudier le problème des expéditeurs captifs. Dans le document *Aller sans entraves* il est évident que le ministre lui aussi se préoccupe de la façon dont on s'attaquera à ce problème.

Nous sommes d'avis, comme M. Ouellet d'ailleurs, qu'il faudrait prévoir un mécanisme d'appel pour les tiers. Nous sommes d'avis que ce mécanisme serait avantageux et permettrait de faire disparaître certaines des préoccupations suscitées chez nous par les propositions du document *Aller sans entraves*. Ces préoccupations ont été signalées par d'autres témoins et par moi-même en une autre occasion.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Hart, messieurs, je tiens tout d'abord à vous remercier d'être venus nous faire part de votre position à l'égard du document *Aller sans entraves*.

J'aimerais poursuivre la discussion sur la passation de contrats confidentiels en abordant la question d'un angle légèrement différent. Comment déterminez-vous le prix de vos produits? Qui établit ces prix? Chaque compagnie? Votre association? S'agit-il d'un marché international? Comment établit-on ces prix?

M. Hart: Il s'agit d'un marché international. Les sociétés annoncent les prix de leurs produits. Elles essaient d'obtenir ces prix, mais elles ne peuvent obtenir que le dénominateur

[Text]

get the lowest common denominator. It is a very open, very competitive market. That applies also in Canada.

Mr. Angus: Yet in today's *The Globe & Mail*, in an article about Great Lakes Forests Products, the statement is made by the newspaper that newsprint producers have made seven efforts this year to raise the U.S. price to \$570 a tonne from the current \$535. That is not an unusual statement. I have seen it in similar forms many times. That suggests some kind of co-operative action.

Mr. Hart: I do not think it does suggest any kind of co-operative action. What it does is report accurately what the facts have been. If you have read carefully the financial pages of any number of American or Canadian newspapers over the past year, you will see at various points in time that such and such a company has announced a price increase, and you may read that such and such another company has done the same thing. And then what has happened, in fact, is you ultimately would have read over the last year that some other company has announced that they are not going to put in a price increase, and the whole initiative undertaken by a company has collapsed. To me is it evidence of the actual fact of a very high level of competition.

But let my colleague, Mr. Walsh, who has to sell newsprint, answer it.

Mr. E. P. Walsh (President and Chief Executive Officer, Donohue Inc.): One of the points that should be made clear is that products are sold for pulp and newsprint on a delivered basis. In other words, this is a rate landed to the customer. I think the overall effect of transportation plays a very important part, particularly for Canada, when you consider the expanse of the country and then also the fact that our plants are always located where the woods are. They are not that close to actual customer destinations, which is a disadvantage within the Canadian industry. It does not occur, let us say, in the United States; most of their plants have a ready market within a short distance of their plants. And this also applies to most other countries other than ours.

We just cannot over-emphasize the importance of transportation as a cost factor to our industry, and particularly, I might mention, to our particular company where we have built new plants, but we have to build them where the forest is because we think that is the most efficient way in so far as our manufacturing costs, but then we are faced with much higher transportation costs. That is why we believe that we are at a distinct international disadvantage in this regard; and we must have a very efficient transportation service.

Mr. Angus: I do not think any of us disagree with you on that. Whether it is wood products or grain products or

[Translation]

commun le moins élevé. Il s'agit d'un marché ouvert et très concurrentiel. Cela s'applique également au Canada.

M. Angus: Pourtant, d'après un article qui paraît aujourd'hui dans *The Globe and Mail* et qui porte sur les *Great Lakes Forests Products*, on dit que les producteurs de papier journal ont essayé à plusieurs reprises cette année de faire passer le prix de ce produit de 535 dollars américains la tonne à 570 dollars américains. Ce n'est pas la première fois que cette question est mentionnée. J'en ai entendu parler à plusieurs reprises. Il semble donc qu'il s'agit là d'une décision globale prise par ces producteurs.

M. Hart: Je ne crois pas que cela signifie vraiment qu'il s'agit d'une décision prise par tous les producteurs. On donne simplement des faits. Si vous lisez attentivement les cahiers des finances d'un grand nombre de journaux canadiens ou américains vous constaterez au cours des 12 derniers mois qu'à plusieurs reprises une compagnie ou une autre a annoncé une augmentation des prix; vous lirez peut-être qu'une autre compagnie a fait la même chose. De fait, si vous aviez suivi l'évolution de cette question au cours des 12 derniers mois, vous auriez peut-être constaté qu'une autre compagnie aurait annoncé qu'elle n'avait pas l'intention d'augmenter ses prix et que ce projet d'augmentation des prix avait été abandonné par une autre compagnie. Cela montre à mon avis qu'il existe une vive concurrence dans cette industrie.

Je laisserai mon collègue, M. Walsh, qui vend du papier journal, répondre à ce commentaire.

M. E.P. Walsh (directeur et président directeur général, Donohue Inc.): Il faut préciser, entre autres choses, que la pâte et le papier journal sont vendus en fonction du produit livré à l'acheteur. En d'autres termes, il s'agit du taux payé par le client. Je crois que le transport joue un rôle très important, particulièrement au Canada, compte tenu de l'étendue du pays, et compte tenu du fait que les usines sont habituellement situées à proximité des forêts. Ces usines ne sont habituellement pas à proximité de la destination du produit, ce qui est certainement un désavantage pour l'industrie canadienne. Le même problème ne se produit pas aux États-Unis, par exemple; la majorité de leurs usines ont un marché qui ne se trouve pas très loin des usines. Cela s'applique également à la majorité des autres pays.

Nous ne saurions pas trop insister sur l'importance du transport comme coût pour notre industrie, et particulièrement, pour notre compagnie, car nous avons construit deux nouvelles usines, mais nous avons dû les construire près des forêts; nous les avons construites à ces endroits parce que nous croyons que c'est la façon la plus efficace de limiter les coûts de production; malheureusement, les coûts de transport afférents sont plus élevés. C'est pourquoi nous sommes convaincus que nous nous trouvons dans une position désavantageuse par rapport à tous les autres pays à cet égard; c'est pourquoi nous devons avoir un système de transport très efficace.

M. Angus: Je crois que personne ne contestera cela. Que ce soit dans le domaine des produits du bois, des céréales ou des

[Texte]

products that are mined, in Canada we always have that disadvantage because of geography. There is no question about it.

Industry-wide—and I am not looking for company-specific figures—what percentage of your cost of production, whether it is a tonne of pulp or a tonne of newsprint, is the transportation component, both inbound and outbound?

Mr. Walsh: For the overall industry I would say it is in the order of 10% to 12%. In our particular company I might mention that it is higher than that. There again we must define what the transportation costs are, and the way we have looked at this it is not only the delivery of the final product but it is also the incoming raw materials we require, whether they be fibre or chemicals or other materials. I might say that in our particular company, because of the locations of the plants and the markets we serve, we are even higher than the average of the industry.

Mr. Hart: If you would like to turn to the introductory comments in our brief, the second paragraph, we indicate there that our total transportation bill we estimate at about \$2 billion a year. You can set that against sales of about \$12 billion so about one-sixth, or something like 16% or 17%, would be transportation costs.

Mr. Angus: Let me ask you a follow-up question. I am doing this to get a better understanding of your industry because of the effect of transportation and transportation costs on it. Do you have much of a margin of profit these days industry-wide? Who wants to give us the bad news?

Mr. Hart: We are all laughing. It should be in the record.

The Chairman: Okay, ask the question. If those are your questions then we are going to move back to *Freedom to Move*.

Mr. Angus: It is an important component because it deals with their thrust as to why they need lower transportation costs.

The Chairman: To compete internationally and domestically.

Mr. Angus: Yes, that is right, and I think it is important that we get this kind of information.

Mr. Walsh: Another matter which I think is a very important point in so far as having competition in transportation goes is the service that is to be provided to the customer. We have a lot of cases where the customer wants paper on a certain date but for some reason or other it just does not get there on that particular date. At this particular time customers are very particular not only about the quality of the product but they want it there at a particular time and if they do not get it then they get quite upset because this creates other scheduling problems for them, and costs.

So service is also a very important aspect.

Mr. Angus: What percentage of your product moves by the marine mode?

[Traduction]

produits miniers, le Canada sera toujours désavantagé à cause de sa géographie. Il y a aucun doute là-dessus.

Sans toutefois demander de chiffres pour chaque compagnie, dans l'industrie en général, quel pourcentage de vos coûts de production, qu'il s'agisse d'une tonne de pâte ou de papier à journal, correspond au transport, à la fois à l'aller et au retour?

M. Walsh: Dans l'ensemble de l'industrie, je dirais que cela varie entre 10 et 12 p. 100. Dans notre entreprise, cette proportion est toutefois plus élevée. Par ailleurs, nous devons définir ce que nous entendons par des coûts de transport; quant à nous, il ne s'agit pas que de la livraison du produit fini, mais également de la réception des matières premières dont nous avons besoin, qu'il s'agisse de fibres, de produits chimiques ou encore d'autres choses. Dans notre entreprise, en raison de la situation des usines et des marchés que nous desservons, nos coûts sont encore plus élevés que la moyenne.

M. Hart: Passons maintenant aux remarques préliminaires de notre mémoire, plus précisément au deuxième paragraphe, où nous estimons payer environ 2 milliards de dollars par année en frais de transport. Lorsqu'on compare cela à des ventes d'environ 12 milliards de dollars, cela fait environ un sixième, ou 16 ou 17 p. 100.

M. Angus: J'aimerais maintenant vous poser d'autres questions. Afin de mieux comprendre votre industrie et les répercussions des coûts de transport sur elle. Vos marges bénéficiaires sont-elles importantes ces jours-ci? Qui veut nous donner les mauvaises nouvelles?

M. Hart: Nous sommes tous en train de rire. Cela devrait être consigné au procès-verbal.

Le président: Bien, posez votre question. Si c'est ce que vous voulez demander, puis nous retournerons au document *sans entraves*.

M. Angus: Il s'agit d'une composante importante, car cela peut nous préciser pourquoi l'industrie a besoin de coûts de transport plus faibles.

Le président: Afin de faire concurrence à la fois sur le marché interne et international.

M. Angus: Oui, c'est exact, et il me paraît important que nous obtenions ce genre de renseignements.

M. Walsh: Il y a un autre aspect très important et très concurrentiel dans le domaine des transports, il s'agit du service à la clientèle. Ainsi par exemple, on nous a rapporté bon nombre de cas où le client veut avoir reçu son papier à une date donnée, mais ne le reçoit pas pour une raison ou une autre. Or en ce moment, les clients tiennent beaucoup non seulement à la qualité du produit mais également à la ponctualité, car s'ils ne reçoivent pas la marchandise commandée, cela dérange beaucoup le reste de leur calendrier de travail, ce qui entraîne d'autres coûts.

Le service est donc un autre aspect très important.

M. Angus: Quel pourcentage de votre produit est transporté par voie maritime?

[Text]

The Chairman: You are groping, Mr. Angus.

Mr. Hart: I do not have a quick figure on that. Obviously all of our offshore shipment goes by marine, everything to Japan, Europe and so forth. A substantial amount moves by marine from Canada to port cities in the United States. Very little would move by marine within Canada; it is basically rail and truck.

Mr. Angus: Just as a final comment then, you obviously would be concerned about any government-imposed increases in user fees for the moving of products by marine?

Mr. Hart: We are concerned about any increase in costs. We need to get transportation costs down. That particular point is essential . . .

Mr. Angus: I am talking about Bill C-75 . . .

Mr. Hart: —to your theme. Transportation can put you out of the business.

The Chairman: That is fine, thank you. It certainly can. Just on that point—and this is where I thought you were going earlier, Mr. Angus, because you are usually very incisive and penetrating in your questions . . .

Mr. Angus: It is early in the day.

The Chairman: It is early in the day. That must be the explanation because I thought you were going to ask the question—and I would like to ask the question since you did not: Can you tell us with your experience since the Staggers Act if you have lost any contracts or customers because of confidentiality below the 49th parallel and our system here?

Mr. Hart: The response in Canada has been in some instances for shippers to seek confidential contracts with American railroads as a protective measure. As Mr. Walsh has said, the product is sold on a delivered-price basis so it is competitive to the customer when he receives it.

• 1020

So if Canadian shippers are at a competitive disadvantage on transportation, it shows up as a cost item, which ultimately disenable them from meeting a competitor's price. This occurs at the margin. You cannot make the case that on this particular shipment I am going to lose it because I have a transportation disadvantage, but eventually it wears you into the ground.

The Chairman: I can see it wearing you into the ground. But just again, as the devil's advocate, since the Staggers Act has your percentage for business in the States gone up, stayed the same, or gone down?

Mr. Hart: Our percentage of business in the United States at any particular point in time would not be related solely to the Staggers Act or any particular transportation item; it is

[Translation]

Le président: Vous tâtonnez, monsieur Angus.

M. Hart: À brûle-pourpoint, je n'ai pas de chiffres là-dessus. Il ne fait toutefois pas de doute que tous nos produits destinés à d'autres continents sont transportés par bateau, vers le Japon, l'Europe, etc. Une part importante est transportée par bateau du Canada jusqu'aux villes portuaires des États-Unis. Il y a toutefois très peu de transport maritime à l'intérieur du Canada même; on recourt avant tout au chemin de fer et aux camions.

M. Angus: En conclusion, toute augmentation des frais à l'utilisateur imposée par le gouvernement en matière de transport par bateau vous préoccuperait donc manifestement, n'est-ce pas?

M. Hart: Nous sommes préoccupés par toute hausse des coûts. Nous avons besoin de faire diminuer les coûts de transport. Cela rejoint tout à fait . . .

M. Angus: Je songeais au projet de loi C-75.

M. Hart: . . . vos préoccupations. Le transport peut, en effet, vous acculer à la faillite.

Le président: C'est bien, je vous remercie. Tel est certainement le cas. À ce sujet, que, j'en étais sûr, vous alliez aborder, monsieur Angus, car d'habitude vous posez des questions très pénétrantes . . .

M. Angus: Il est encore très tôt.

Le président: Il est très tôt. Cela doit être la raison, car je croyais que vous alliez poser une certaine question, je vais donc le faire à votre place. Compte tenu de votre expérience depuis l'adoption de la loi *Staggers* aux États-Unis, avez-vous perdu des contrats ou des clients en raison de la confidentialité aux États-Unis et de notre système ici?

M. Hart: Au Canada, dans certains cas, les transporteurs des provinces maritimes ont parfois cherché à obtenir des contrats confidentiels avec des Chemins de fer américains comme mesure de protection. Comme l'a indiqué M. Walsh, le produit se vend sur la base du prix à la livraison, il est donc concurrentiel pour le client qui le reçoit.

En conséquence si les transporteurs canadiens sont des concurrents défavorisés sur le plan des transports, cela leur coûte plus cher et, partant, les empêche de pouvoir offrir un prix concurrentiel. C'est la marge bénéficiaire qui en souffre. On ne peut prétendre que tel chargement causera votre faillite parce que vous êtes plus avantagé sur le plan des transports, mais à la longue, c'est ce genre de chose qui vous y accule.

Le président: Je crois que cela vous y accule, vous, en tous les cas. Cependant, et je me fais ici l'avocat du diable, depuis l'adoption de la loi *Staggers*, la part de votre chiffre d'affaires obtenu aux États-Unis a-t-elle augmenté, est-elle demeurée la même ou encore a-t-elle diminué?

M. Hart: Notre chiffre d'affaires obtenu aux États-Unis n'est jamais lié uniquement à la loi *Staggers* ni non plus à ce qui se rapporte exclusivement au transport; il est davantage fonction de notre capacité de produire ce qui est disponible.

[Texte]

much more a function of the capacity to produce that is available.

The Chairman: But you have not answered my question. Has it gone up, stayed the same, or gone down—regardless of all the factors?

Mr. Hart: In the early years since Staggers our percentage of the U.S. market dropped, and in more recent years it has gone up with respect to newsprint.

The Chairman: Back to where it was before the Staggers Act?

Mr. Hart: No.

The Chairman: Or higher? It has not gotten quite back to where it was?

Mr. Hart: I cannot answer that; I am sorry.

Mr. Wallace: The dollar helps.

The Chairman: Well the dollar should not hurt. Anyway, Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Mr. Hart, I thought I heard you saying that the confidential contracting would add to the efficiency of the rail communications. I just wondered what your industry's view is as to how it would add to the efficiencies. I am certain it would add to your efficiencies from your costs.

Mr. Hart: I think Dr. LeClair basically said it all from the point of view of an experienced railway operator. He said that the existence of confidential contracts in the United States, which lowered rail revenues, forced rail operators to become more efficient and lower-cost. I thought he said it all. I am glad he said it for us, as a matter of fact.

Mr. Belsher: That is what I am finding puzzling, because they are saying that if we can go to lower prices then we will do things better. Well, why wait for that? Why would they not try to look to the profit line now and try to get the efficiencies in there?

Mr. Openshaw: If I may make one comment, sir, what we have found historically is that when a railroad is attempting to negotiate with an individual, they also have in the back of their mind that because of the publication of all rates they must do the same thing for somebody else that might be a relatively few miles away. But with confidential contracts, the efficiencies that can be attributed to both can be negotiated and the railway does not have to worry about the chap down the way if he may run a very inefficient operation.

Mr. Belsher: The trucking industry is really cautioning us on the confidential contractor being allowed within Canada. They have no quarrels with it for transborder, north and south or offshore, but they are somewhat afraid of it. I am just wondering how much influence we should be placing on the trucking industry versus . . . You folk are saying yes, go all the way on the confidential contract.

[Traduction]

Le président: Vous n'avez toutefois pas répondu à ma question. Votre chiffre d'affaires a-t-il augmenté, est-il demeuré le même ou encore a-t-il diminué, ce sans égard à tous les autres facteurs?

M. Hart: Les premières années après l'adoption de la loi *Staggers*, notre part du marché américain a baissé, mais récemment, elle a augmenté dans le domaine du papier journal.

Le président: A-t-elle retrouvé son niveau antérieur à la loi *Staggers*?

M. Hart: Non.

Le président: Est-elle plus élevée? Elle n'a pas atteint son niveau antérieur?

M. Hart: Je m'excuse, mais je ne suis pas en mesure de répondre à cela.

M. Wallace: Le taux du dollar aide.

Le président: Eh bien, il ne devrait pas faire de tort. La parole est à M. Belsher.

M. Belsher: Monsieur Hart, je crois vous avoir entendu dire que l'obtention de contrats confidentiels contribuerait à augmenter l'efficacité des communications par rail. J'aimerais savoir comment, du point de vue de votre industrie, cela se pourrait. Je suis sûr que cela diminuerait vos coûts.

M. Hart: Je crois que M. LeClair a tout dit ce qu'il y avait à dire là-dessus en tant que spécialiste des chemins de fer. Il a dit que l'existence de contrats confidentiels aux États-Unis, qui a diminué les recettes tirées au transport ferroviaire, a forcé tous les administrateurs des chemins de fer à devenir plus efficaces et à diminuer leurs coûts. Je crois qu'il a tout dit et je suis d'ailleurs heureux qu'il l'ait fait en notre nom.

M. Belsher: C'est ce qui me paraît curieux. Car on dit que si l'on abaisse les prix, alors on fera mieux les choses. Eh bien, pourquoi attendre? Pourquoi ne pas examiner les bénéfices dès maintenant tout en essayant d'augmenter l'efficacité?

M. Openshaw: Si vous le permettez, par le passé, nous nous sommes rendu compte que lorsqu'une société ferroviaire essaie de négocier avec un particulier, elle n'oublie jamais que en raison de la publication de tous les tarifs, elle devra faire la même chose pour quelqu'un d'autre qui se trouve peut-être à quelques milles. Par contre, dans le cas des contrats confidentiels, les deux parties peuvent négocier et être source d'efficacité et la société ferroviaire n'a pas à se préoccuper de ses autres clients si l'opération est très inefficace.

M. Belsher: L'industrie du camionnage nous met cependant en garde contre la possibilité qu'on permette de tels contrats confidentiels au Canada. Les camionneurs s'y opposent pas dans le domaine du commerce transfrontalier, à la fois au nord, au sud, ou ailleurs à l'étranger, mais ils le craignent quand même. Je me demande donc quelle importance nous devrions accorder à leurs idées plutôt qu'à vos idées à vous, qui êtes tout à fait favorable au système des contrats confidentiels.

[Text]

Mr. Openshaw: We want the truckers to have confidential contracts also.

Mr. Belsher: Well they have now, do they not? Individual companies are essentially confidential with each . . . They do not have to publish their rates now, I do not think, in each province.

Mr. Openshaw: Not really, no. The other comment I might make is Mr. Hart mentioned that we import a lot of goods. We and a lot of U.S. suppliers supply Canadian companies. They can look at the rates today in Canada, because they are basically published. Then they know what transportation costs they have to meet, since today in Canada, if we are shipping to the States, the rate is published. We feel it has to be a two-way street, that there must be confidential contracts domestically also. Why should the U.S. have access to published information?

Mr. Belsher: Yes, okay.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Belsher. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, further on the confidential contracts, you say on page 4 that the industry is concerned that some mills could be hurt in the marketplace because the railway may give a lower rate through a confidential contract to a competitor serving the same market. You want an appeal procedure available to a shipper who has been unfairly refused a contract.

• 1025

How does that shipper, who thinks he has been unfairly refused or has no way of knowing it is a confidential rate, find out whether or not he is being unfairly refused a deal as good as a competitor in the same market when it is a secret rate, when it is done behind closed doors and under the table? The poor guy has to find that out before he has any grounds to appeal.

Mr. Hart: Okay, Mr. Benjamin, let me try to respond to that. The tradition and the history of railway rate making or transportation rate making in Canada have several features. For instance, in the case of the railways, they have been able to collaborate together and they have an immunity from the Combines Investigation Act to allow them to do this. The other feature is that the rates are published and they are open for public scrutiny.

Mr. Benjamin: Including agreed charges.

Mr. Hart: Including agreed charges, no confidential rates; in other words, any particular shipper can know exactly what his competitor is paying.

Now, as you move to a more competitive environment, which we think is essential—and we think confidential contracts are an important part of that environment—

[Translation]

M. Openshaw: Nous tenons aussi à ce que les camionneurs fonctionnent selon ce système confidentiel.

M. Belsher: Eh bien, c'est déjà fait n'est-ce-pas? Les entreprises individuelles conservent leur confidentialité l'une vis-à-vis de l'autre . . . Elles ne sont pas obligées de publier leur tarif dans chaque province, du moins c'est mon impression.

M. Openshaw: Pas vraiment, non. Par ailleurs, M. Hart a mentionné que nous importons beaucoup de marchandises. Nous et beaucoup de fournisseurs américains approvisionnons des entreprises canadiennes. Ces dernières peuvent obtenir les tarifs en vigueur au Canada maintenant, car ils sont publiés. Ensuite, elles savent quels seront leurs coûts de transport, étant donné qu'au Canada, si nous transportons des choses vers les États-Unis, les tarifs sont publiés. Nous estimons cependant que cela ne doit pas être unilatéral, c'est-à-dire qu'il doit y avoir aussi des contrats confidentiels sur le marché national. Pourquoi les États-Unis auraient-ils accès à de tels renseignements?

M. Belsher: Oui, bien.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Belsher. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Messieurs, toujours au sujet des contrats confidentiels, à la page 4, vous affirmez que l'industrie craint que certaines usines puissent être désavantagées sur le marché du fait qu'une société ferroviaire puisse accorder un tarif plus bas à un concurrent desservant le même marché, et ce grâce à un contrat confidentiel. Vous désirez qu'on crée un mécanisme d'appel, auquel pourrait recourir un transporteur à qui l'on a refusé un contrat de façon injuste.

Comment ce transporteur qui estime avoir été lésé ou qui ne sait pas s'il s'agit d'un tarif confidentiel, peut-il découvrir si on l'a traité injustement par rapport à son concurrent lorsque le tarif est secret, lorsque tout se passe à huis clos et même sous la table? Il faut que ce transporteur puisse découvrir cela avant de pouvoir interjeter appel.

M. Hart: Bien, monsieur Benjamin, je vais essayer de répondre. La tradition et l'évolution des tarifs de transport ferroviaire au Canada s'assortissent de nombreuses caractéristiques. Par exemple, les chemins de fer, collaborent et sont exemptés de la Loi sur les enquêtes sur les coalitions pour le leur permettre. Par ailleurs, les tarifs sont publiés et le public peut les connaître.

M. Benjamin: Y compris les frais convenus.

M. Hart: Y compris les frais convenus, il n'y a donc pas de tarifs confidentiels; autrement dit, tout transporteur est en mesure de savoir exactement combien doit payer son concurrent.

Lorsqu'on passe à un milieu plus concurrentiel, ce qui nous paraît essentiel—et dont les contrats confidentiels sont une partie intégrante, il est manifeste que la confidentialité signifie

[Texte]

obviously, the confidentiality means that a particular shipper does not know another shipper has a rate that may be damaging him. He may perceive that; he may perceive that a competitor is gaining on market share or that a customer suddenly finds his competitor more attractive. It is obviously a wrenching change. It is a good change, but it is a wrenching change from tradition.

Therefore, in recognition of that—and we have given some wording to the officials working on this—we have proposed a procedure whereby a shipper who perceives that he is at a disadvantage can, through the normal regulatory facilities, call upon an arbitrator or a sort of ombudsman who would examine the contents of the confidential contract, would examine the situation of the appellant who perceives himself to be damaged, and would make a ruling without divulging the basis of his ruling or anything else. He would simply act as a public official who would determine whether the individual shipper had cause for his perception that he was being unjustly discriminated against.

I should make it clear that discrimination is not something we are opposed to; we recognize that discrimination in rates is essential. But unjust discrimination is what we are talking about, and the ability of the shipper who perceives himself to be unjustly discriminated against to seek redress in that way.

Mr. Benjamin: What is to stop a railroad that owns or has a major interest in a pulp and paper mill—we all know of one, I am sure—who will have some parental regard for that particular mill—and you could hardly blame them—from making a deal in a variety of ways? What is to prevent them from setting a rate that is proven not to be discriminatory, but where the new law will say nothing in it about rebates, which used to be called kickbacks? That used to be illegal. What is to prevent them, through their corporate books, from rebating to that subsidiary?

Mr. Hart: The existence of confidential contracts is not going to change that situation. If that exists, it already exists. I am not saying it does, but the conditions are there. Confidential contracts will not change that.

Can I make a general comment on that, Mr. Benjamin? I think it is important. We would like to see all transportation companies be free to operate like ordinary businesses, like we operate.

Mr. Benjamin: They are.

Mr. Hart: Pulp and paper companies sell some of their products on a confidential basis to some customers; indeed, I think they sell most of their products that way. The customers tend to reveal what the prices are that they pay, but not necessarily. What is so wrong with having the railways in that same . . .

Mr. Benjamin: Yes, but you are equating something that is an essential public utility, something everybody has to use.

[Traduction]

qu'un transporteur donné ne saura pas que le tarif de son concurrent peut lui faire du tort. Il aura peut-être cette impression; il verra peut-être son concurrent prendre une part plus importante du marché ou devenir tout à coup beaucoup plus intéressant aux yeux des clients. Ce sera donc une transition très difficile, même si c'est bénéfique.

Compte tenu de cela, et à cet égard nous avons avisé les hauts fonctionnaires qui travaillent sur le dossier, nous avons proposé une procédure permettant à un transporteur qui se croit désavantagé de recourir à un arbitre ou à un espèce d'ombudsman, qui examinerait les conditions du contrat confidentiel, ce grâce à des règlements, et étudierait également la situation de l'appellant qui s'estime lésé, puis rendrait un jugement sans divulguer sur quoi il se fonde. Il agirait simplement à titre d'homme public chargé de déterminer si le transporteur a raison de se croire lésé.

Cela établit clairement que nous ne nous opposons pas à la discrimination; au contraire, nous reconnaissons qu'elle est essentielle dans le domaine des tarifs. Toutefois, il s'agit ici d'une discrimination illicite et de la perception que peut avoir un transporteur d'en avoir été assez victime pour demander un dédommagement.

M. Benjamin: Qu'est-ce qui peut empêcher une société ferroviaire possédant ou détenant une participation très importante dans une usine de pâtes et papiers, et nous en connaissons tous au moins une, d'en arriver à des conditions intéressantes à divers égards, ce qui serait assez normal. Qu'est-ce qui pourrait l'empêcher d'établir un taux qui ne serait pas discriminatoire, mais qui constituerait une ristourne, passée sous la table, comme on disait autrefois? La loi ne dit rien là-dessus. C'était illégal auparavant, mais qui pourra empêcher une grande société comme celle-là de manipuler ses livres pour offrir des ristournes à sa filiale?

M. Hart: Les contrats confidentiels ne changent rien à cela. Si une telle chose peut exister, elle existe déjà. Cela ne signifie pas qu'elle existe, mais les conditions permettant que cela se produise, elles, existent. Les contrats confidentiels n'y changent rien.

J'aimerais faire une remarque là-dessus si vous le permettez, monsieur Benjamin. Cela me paraît important. Nous aimerions que toutes les compagnies de transport soient libres de fonctionner comme les entreprises ordinaires, de fonctionner comme nous le faisons.

M. Benjamin: C'est ce qu'elles font.

M. Hart: Des sociétés de pâtes et papiers vendent certains de leurs produits sur une base confidentielle à certains clients; d'ailleurs, je crois que c'est ainsi qu'elles procèdent avec la plupart de leurs produits. Les clients ont bien tendance à révéler quel prix ils paient, mais pas nécessairement. Qu'y a-t-il de répréhensible à ce que les chemins de fer fonctionnent de cette façon.

M. Benjamin: Oui, mais vous vous trouvez ici à assimiler un service public essentiel, dont tout le monde doit bénéficier, à

[Text]

You cannot equate that. Everybody does not have to use your pulp and paper mill; they can use one in another country if they want. But they have no choice as to which railway they are going to use, and you cannot equate the two. There is an essential difference between the private or semi-private sector out there in manufacturing, processing and mining and what not... If your logic is right, we should have competing highways and competing sewer lines and water lines.

• 1030

Mr. Hart: I perceive a difference, with great respect. I do not agree with you, with respect to transportation. The railways are not the only game in town. There are other options. But the thing that really strikes us about this *Freedom to Move* document is the spirit of it. And the spirit of it is simply to introduce more competition into all of these modes of transportation so that there will be more options for every community and for every shipper.

Mr. Benjamin: Why not just prohibit the railroads from getting together and making rates? Just prohibit that...

Mr. Hart: That is going...

Mr. Benjamin: —and then they would be at each other's throats, would they not, without having to have confidential rates?

Mr. Hart: Maybe. Maybe that would be a partial solution. But the confidential contract, we think, is an essential element, because it is already a factor in North American transportation. It is a factor in the life of our major competitors.

Mr. Benjamin: I have one final question, Mr. Chairman, with regard to this matter of the appeal procedure.

It just means then that everybody is going to start appealing. You are going to have a pretty cumbersome... Everybody is going to be suspicious that his competitor got a better deal, and you are going to have lots of appeals, I predict.

You talk about branch lines, that the federal government should maintain regulatory authority over short line railways. If some individual or some group decides that it wants a line kept in operation, wants to take it over, how the hell do they do it? You cannot see the track for the weeds, the railroads have not maintained it. Who is going to maintain it for them? What do they do for locomotive power? Is that not really... it is only a theory.

I know there are many short line railroads in the United States. They are connecting railroads into Maine, between two or three big railway lines. They function through interswitching and interchange. But as a straight railroad operation, there are few and far between that operate. I do not see how any kind of short line operation would work on branch lines in this country. However, there might be the rare exception: a pulp-

[Translation]

une autre chose. Or, ce n'est pas possible. Tout le monde n'a pas besoin d'acheter les produits de votre usine de pâtes et papiers; les clients potentiels peuvent s'adresser à un autre pays. Toutefois, ils n'ont pas le choix lorsqu'il s'agit de faire transporter leurs produits par chemin de fer, les deux termes ne sont pas comparables. Il y a en effet une différence fondamentale entre le secteur privé ou semi-privé dans le domaine de la fabrication, de la transformation, de l'exploitation minière etc. et le service public. Si vous aviez raison, alors il devrait y avoir concurrence entre les autoroutes, les services d'égoût et les canalisations d'eau.

M. Hart: Excusez-moi, mais j'y vois une différence. Je ne suis pas d'accord sur ce que vous dites à propos des transports. Les chemins de fer ne sont pas seuls en jeu. Il existe d'autres options. Mais c'est surtout l'esprit de ce document «Aller sans entraves» qui nous frappe. Il vise tout simplement à rendre tous ces moyens de transport plus concurrentiels pour que chaque collectivité et chaque expéditeur puisse avoir un choix.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas simplement empêcher les compagnies de chemin de fer de se regrouper et de fixer les tarifs? Les empêcher tout simplement de le faire...

M. Hart: Mais cela va...

M. Benjamin: ... et elles se livreront alors une concurrence sauvage sans qu'elles éprouvent le besoin de fixer des tarifs confidentiels, non?

M. Hart: Peut-être. Peut-être est-ce une partie de la solution. Mais ces contrats confidentiels constituent, à notre avis, un élément essentiel, car ils existent déjà dans le domaine des transports en Amérique du nord. Tous nos principaux concurrents y ont recours.

M. Benjamin: Je voudrais poser une dernière question, monsieur le président, à propos de ces procédures d'appel.

Il me semble que tout le monde va vouloir se pourvoir en appel. Vous allez avoir une sacrée situation entre les mains... Chacun se demandera avec méfiance si son concurrent ne s'en est pas mieux tiré, et les appels vont pleuvoir, vous verrez.

Vous parlez des lignes secondaires et vous dites que le gouvernement fédéral devrait continuer de régir les lignes de courte distance. Si quelqu'un ou un groupe quelconque décide qu'il désire qu'une ligne de chemin de fer continue d'être exploitée, s'il veut s'en occuper, comment va-t-il s'y prendre? Les mauvaises herbes ont tellement poussé qu'on ne peut plus voir les rails, car les compagnies ferroviaires ne les ont pas entretenus. Qui va entretenir pour eux? Et les locomotives? N'est-ce pas vraiment... Ce n'est qu'une théorie.

Je sais qu'il existe de nombreuses lignes de chemin de fer de courte distance aux États-Unis. Dans le Maine, par exemple, il existe des lignes de correspondance entre deux ou trois grandes lignes de chemins de fer, qui fonctionnent par un système d'échangeurs. Mais très peu exploitent une ligne indépendante. Je ne vois pas comment de petites lignes pourraient être desservies sur des lignes secondaires dans ce pays. Il pourrait y

[Texte]

and paper-mill, a lumber operator and a mining company might want to take it over and run it among themselves. That would be about the only way they could do it. They would have the wherewithal to rebuild the damn thing and keep it maintained.

Mr. Openshaw: I do not think, Mr. Benjamin, we had any strong views particularly on this. It is in *Freedom to Move*; it does provide possibly another alternative to a shipper to have access. We feel that if a group wants to operate a railway, that it should remain under federal jurisdiction. If there is one of our mills, a captive shipper on the end of that line who wants to appeal under section 23 or under the appeals procedures, and the line is under provincial jurisdiction, there might be problems. We cannot believe the government would want to give that up.

We first heard this short line operation come up in one of the hearings before the Railway Transport Committee, and there were submissions made in this regard. There seemed to be some interest by some people to possibly get into this short line railroad business. I do not know of any of our companies that intend to do it, but we would support it if it provides more competition.

Mr. Walsh: I might just mention, Mr. Benjamin, that I have worked in many parts of this country. In Newfoundland, the first pulp- and paper-mill built in Newfoundland, the company ran its own railroad, and that was from Grand Falls, Newfoundland to Botwood, where the paper was shipped worldwide. The company operated their own railway, oh, for many years; all the time I was there.

It does happen. That is all I can mention to you.

Mr. Benjamin: Oh, yes, I know it has happened. But the condition of branch lines all over this country—you would be a damn fool to take it over.

• 1035

The Chairman: My first railway experience was on the North Shore, Sept Îles to Schefferville. That was a dually owned company line too, with some historical and political significance. I was there before the Prime Minister, actually.

An hon. member: Before Sir John A.

The Chairman: Not John A.

Mr. Walsh: I was there before Confederation. I was considered a Canadian, so I did not vote. My wife voted for responsible government.

The Chairman: So did John Crosbie.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Gentlemen, with the general state of euphoria that will exist with the proposed new National Transportation Act, do your companies foresee that the private woodlot owners will get more money for their wood with more competition in transportation? If

[Traduction]

avoir quelques rares exceptions, cependant: une usine de pâtes et papiers, de sciage du bois ou une compagnie minière pourraient vouloir en racheter une et l'exploiter ensemble. Ce serait sans doute la seule façon de procéder. Elles posséderaient le savoir faire nécessaire pour remettre la ligne à neuf et l'entretenir.

M. Openshaw: Je ne pense pas, monsieur Benjamin, que nous ayons de position bien arrêtée à ce sujet. Cela figure dans le document «Aller sans entraves»; il donne le choix à un expéditeur. Nous estimons que si un groupe voulait exploiter une ligne de chemins de fer, cette ligne devrait demeurer sous la tutelle du gouvernement fédéral. Si un expéditeur captif au bout de cette ligne désire se pourvoir en appel aux termes de l'article 23 ou des dispositions sur les procédures d'appel, et que cette ligne est administrée par un gouvernement provincial, des problèmes pourraient surgir. Nous ne croyons pas que le gouvernement veuille s'en débarrasser.

Nous avons entendu pour la première fois parler de ces petites lignes lors d'une des audiences du comité des transports, et des mémoires ont été présentés à ce sujet. Certains ont manifesté le désir de se lancer dans l'exploitation éventuelle de petites lignes. Je ne crois pas qu'aucune de nos entreprises veuille le faire, mais nous donnerions notre accord si cela permettait d'accroître la concurrence.

M. Walsh: Je dois dire, monsieur Benjamin, que j'ai travaillé dans de nombreuses régions de ce pays. À Terre-Neuve, la première usine de pâtes et papiers construite dans cette province exploitait sa propre ligne de chemin de fer, qui allait de Grand Falls (Terre-Neuve) à Botwood, d'où le papier était exporté. Cette usine a exploité sa propre ligne de chemins de fer pendant de nombreuses années, pendant tout le temps où j'y ai travaillé.

Tout est possible; c'est tout ce que je puis vous dire.

M. Benjamin: Oh oui, je sais que cela s'est déjà produit. Mais vous seriez un parfait crétin si vous vouliez reprendre en main ces lignes secondaires vu leur état.

Le président: J'ai travaillé pour la première fois dans les chemins de fer sur la Côte-Nord, de Sept-Îles à Shefferville. Cette ligne de chemin de fer était la propriété de deux entreprises et avait une certaine importance historique et politique. J'y étais avant le premier Ministre, d'ailleurs.

Une voix: Avant Sir John A.

Le président: Non pas lui.

M. Walsh: J'y étais avant la Confédération. Je passais pour Canadien, si bien que je n'ai pas voté. Ma femme a voté pour un gouvernement responsable.

Le président: Comme John Crosbie.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Messieurs, vu l'euphorie qui règnera après l'adoption de la nouvelle Loi nationale sur les transports, vos entreprises estiment-elles que les propriétaires privés de terrains boisés tireront davantage de la vente de leurs arbres en cas de concurrence accrue dans le domaine des transports? Si les affaires vont mieux, un

[Text]

business is going to be better, will a private woodlot owner get more money for a cord of pulp?

Mr. Hart: I do not know; and neither do you; nor does anyone else. The price that woodlot owners can sell their wood for is the response to supply and demand for wood. Obviously it is in their interest to have the lowest possible transportation costs, so I would think they would be supportive of this particular philosophy.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Okay, then a second part. With lower transportation costs, once again, would you predict, as has been said by many witnesses, that the number of jobs created will increase? Do you foresee more expansion? The lower the transportation costs, the better the market; the bigger the market, the more jobs?

Mr. Hart: Perhaps. Perhaps you were not here when I made my opening comment, but we made a forecast for the MacDonald commission. We said if we are competitive—and that includes being competitive in transportation, wood, and everything else—if we are world competitive, and if we look after our forest resource, the Canadian pulp and paper industry of 20 million tonnes in 1980 we believe can be a 30-million tonne industry in 1995.

As for jobs, we anticipate the 30-million tonne industry of 1995 will employ about the same number of people as the 20-million-tonne industry of 1980. Technology and efficiency are changing. Obviously if we do not grow that much the number of jobs is going to be reduced. However, we also anticipate that the growth of the industry in that way will add to indirect jobs rather substantially in transportation, local services, production of chemicals, and so on.

The Chairman: Mr. Hart, you have not answered the question of how many of you are captive shippers in your association.

Mr. Hart: I am glad you came back to it, because I had a little note here to mention it. Every pulp and paper mill of any size is a captive shipper, as we define 'captive'. As we define 'captive', it is if the transportation system goes down, what happens to the mill? The mill closes. So virtually every pulp and paper mill is a captive shipper in that context. Many of them are also captive to rail. Many others are captive to one rail line.

Perhaps I could just leave with you, on this question of the captive shipper, some wording we have submitted to officials to deal with this point of a captive shipper who perceives himself to be injured being able to have an appeal to a regulatory body of a very particular nature, to allay the kind of concerns that Mr. . . .

The Chairman: Do you have that in legalistic form now, Mr. Hart?

Mr. Hart: We sure do. I am going to give it to you.

The Chairman: Good.

[Translation]

propriétaire privé de terrains boisés va-t-il obtenir davantage pour une corde de bois à pâte?

M. Hart: Je ne le sais pas, pas plus que vous ou quiconque d'autre. Le prix de revient du bois dépend de l'offre et de la demande. Il est manifestement dans leur intérêt de voir les coûts de transport baisser le plus possible si bien que j'aurais tendance à penser qu'ils appuieraient ce principe.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Bien, voici la deuxième partie à ma question. Si les coûts de transport baissaient, pensez-vous, comme l'ont dit de nombreux témoins, que le nombre d'emplois créés augmentera? Assistera-t-on à une phase d'expansion? Moins les coûts de transport sont élevés, meilleur est le marché, et plus il s'étend, plus d'emplois sont créés, non?

M. Hart: Peut-être. Vous n'étiez peut-être pas présent lorsque j'ai fait mes quelques remarques liminaires, mais nous avons établi des prévisions pour la commission MacDonald. Nous avons dit que si nous étions concurrentiels, tant dans le domaine des transports, du bois et dans tout autre domaine, à l'échelle internationale, et si nous administrons bien nos ressources forestières, l'industrie de la pâte et papier du Canada, qui était de vingt millions de tonnes en 1980, pourrait facilement passer à trente millions de tonnes en 1995.

Quant aux emplois, nous pensons que cette industrie de trente millions de tonnes en 1995 emploiera autant de personnes que celle de vingt millions de tonnes de 1980. Les techniques et la productivité changent. Mais il est également évident que si l'industrie ne croît pas autant, le nombre d'emplois diminuera. Cependant, nous croyons également que la croissance de cette industrie permettra de créer de nombreux emplois indirects dans le domaine des transports, des services locaux, de la production de produits chimiques ainsi de suite.

Le président: Monsieur Hart, on vous a demandé combien votre association comptait d'expéditeurs captifs et vous n'avez pas répondu à cette question.

M. Hart: Je suis content que vous soyez revenu là-dessus, car j'avais quelque chose à ajouter à ce propos. Chaque usine de pâte et papier, quel que soit sa taille, est un expéditeur captif, selon notre définition. Par exemple, si le réseau des transports n'existait plus, que devient l'usine? Elle ferme ses portes. Ainsi, chaque usine de pâte et papier ou presque est un expéditeur captif vu sous cet angle. La plupart d'entre elles dépendent également des chemins de fer. D'autres encore dépendent d'une ligne de chemin de fer unique.

A ce propos, monsieur le président, puis-je vous proposer une recommandation que nous avons présentée aux fonctionnaires et qui porte sur l'expéditeur captif qui croit avoir subi un préjudice et qui voudrait interjeter appel auprès d'un organisme de réglementation d'un type très particulier, en vue de dissiper les craintes que M. . .

Le président: L'avez-vous rédigée en bonne et due forme, monsieur Hart?

M. Hart: Absolument. Je vais vous la remettre.

Le président: Bien.

[Texte]

Mr. Hart: Our objective is to try to meet this concern so that the idea of the confidential contract will not be thrown out, because we think it is so important.

The Chairman: Very good.

• 1040

Mr. Hart: I would just like to ask Jim McMartin, because he has remained relatively silent and he is from British Columbia. I just wondered whether he wants to make a comment, and then I am quite prepared to terminate with a final comment.

The Chairman: That will be fine.

Mr. Jim McMartin (Chairman, CPPA Transportation Section): Mr. Chairman, from your hearings out on the west coast I think you are well aware that most of the people out there are in favour of confidential contracts. I know that in our own company's day-to-day business, particularly in the U.S., they have definitely helped us remain competitive with our U.S. competition. I think one of the problems the Canadian carriers have, and they have expressed it probably to all of us in one form or another, is rate transparency. They feel that by having their rates published that just becomes the benchmark for anybody to take a potshot at, including the truckers. I just feel it is the only way to travel; let us give it a shot and go for the confidential contracts. That is all I have to say.

The Chairman: Thank you.

Mr. Hart: Mr. Chairman, if you have no further questions, I guess by way of termination I would thank you for the good hearing you have given us, obviously. I appreciate the questions. Our objective was to respond in a way that would be helpful to you in making up your own mind. I do want to emphasize again our strong support for the policies outlined in *Freedom to Move*; I do not want there to be any doubt about that. Indeed, it reflects a need of a transportation environment, a more healthy and a more competitive and lower-cost transportation environment that would flow from those policies, which we desperately need.

I might say to you as parliamentarians that we do not underestimate for a moment the pressure you are going to get to tear this thing to pieces, particularly at the local level. There is going to be a tremendous pressure on you to go with the status quo, do not effect change. I guess the reason for that is that moving to a more competitive environment is not going to permit every transportation unit and every transportation operation to be successful. Not everyone will be a winner. Some will fail to adapt and could go out of business. On the other hand, others will grow and others will come into the business. It seems to me that must be accepted so that the Canadian economy will be the general winner, the result being a more efficient system.

The absolute basic need is that our producing industries, which the transportation sector serves, must be kept competitive. I cannot emphasize that too strongly. I cannot emphasize how important transportation is in that equation; it can literally keep you in or put you out of the business.

[Traduction]

M. Hart: Nous voulons essayer de résoudre ce problème pour que le principe du contrat confidentiel ne soit pas rejeté, car nous pensons que c'est très important.

Le président: Fort bien.

M. Hart: Je voudrais simplement demander à Jim McMartin, car il est demeuré relativement silencieux et il vient de Colombie-Britannique, s'il a une observation à faire et ensuite je serai tout à fait disposé à conclure.

Le président: Très bien.

M. Jim McMartin (président, ACPP, Section des transports): Monsieur le président, d'après les audiences qui ont eu lieu sur la côte ouest, vous savez fort bien que la plupart sont partisans de ces contrats confidentiels. Je sais que ces contrats, dans nos activités de tous les jours, et en particulier aux États-Unis, nous ont aidés à demeurer concurrentiels avec nos partenaires américains. La publication des tarifs pose un problème majeur aux transporteurs canadiens, et ils l'ont sans doute dit sous une forme ou une autre à nous tous. En publiant leurs tarifs, ils estiment que n'importe qui peut s'en servir pour établir les leurs, y compris les camionneurs. Il me semble que c'est la seule façon de procéder; essayons de conclure ces contrats confidentiels. C'est tout ce que j'ai à dire.

Le président: Merci.

M. Hart: Monsieur le président, si vous n'avez pas d'autres questions, j'aimerais conclure en vous remerciant de nous avoir écoutés. J'ai beaucoup apprécié les questions que vous m'avez posées. Nous vous avons répondu en essayant de vous aider à prendre une décision. Je voudrais insister de nouveau sur le fait que nous appuyons les principes généraux du document «Aller sans entraves»; je ne veux pas qu'il y ait aucun doute là-dessus. De fait, ces mesures permettront de modifier les divers réseaux de transport, de les rendre plus productifs et plus concurrentiels, et d'abaisser leur coût, ce dont nous avons désespérément besoin.

Permettez-moi d'ajouter que nous ne sous-estimons en aucun cas les pressions qui s'exerceront sur vous, parlementaires, en particulier à l'échelon local, pour que vous ne donniez pas suite à ces documents. On vous dira que le statu quo est préférable et que rien ne doit être modifié, et c'est, je suppose, parce que toutes les compagnies de transport ne survivront sans doute pas à une concurrence accrue. Tout le monde n'en sortira pas gagnant. Certains ne réussiront pas à s'adapter et risqueront de faire faillite. Par contre, d'autres s'agrandiront, et d'autres encore se lanceront dans cette entreprise. Il me semble que l'on doit en prendre son parti de façon à assurer la reprise de l'économie canadienne et à rendre le système plus productif.

Nos industries de production, que dessert le secteur des transports, et c'est essentiel, doivent demeurer concurrentielles. Je ne peux trop insister là-dessus. Et je ne peux également trop insister sur l'importance que revêt le secteur des transports dans ce cadre-là, car il peut soit assurer votre réussite soit vous couler.

[Text]

In my view, jobs in transportation are not at all in jeopardy as long as our basic industries are competitive and as long as our transportation industry is competitive. An example comes to mind, and that is that CN has announced that it may go out of the trucking business. Now I do not know why they are going out of the trucking business, but I suspect that with all the abilities that are evident in that country and with all the resources they have they have found that they cannot hack it. They are going to go out of business. That surely means there are going to be a lot of new people in the trucking business. That business is going to go somewhere else. I can assure you not one tonne of our business to any market is going to be lost by the fact that CN is going out of the trucking business. Somebody else is going to pick up that work and pick up those jobs. And that is precisely the way we think the system should work.

We know you are going to get a lot of pressures at the local level to maintain the status quo. We urge you to think of the overall need, because if we lose business there is not going to be a transportation business.

Mr. Benjamin: The gentleman has made further comment, which . . .

The Chairman: I know; this was an unusual . . . I thought your remarks were going to be just . . . I did not want to provoke another round of debate, that is all.

Mr. Benjamin: I just want to say, Mr. Chairman, to you gentlemen that you are perpetuating some mythology, because Canada has had a pretty good, efficient transportation system for decades, has kept pace with all technological changes and advances, has rationalized its operations. Is it not a fact of the matter that by the nature of this country, its geography, its climate, there is going to be a higher cost in transportation than there would be in the United States and most other countries? It goes with the territory.

A witness: It goes with the territory?

Mr. Benjamin: Yes. It is a reality, whether we like it or not. I get a little annoyed with all this decrying of the inefficiency and what not of our transportation industry.

The Chairman: Mr. Benjamin, you are completely right, Mr. Hart is right, everyone is right, and this is a hallelujah day, but things are changing in the States in the Staggers Act and there is some suggestion that we have to make some change.

• 1045

Anyway, Mr. Hart, I was using your closing statement and I did so with a little trepidation because I used to be a lawyer myself and once you have a statement and a rebuttal it can go on in perpetuity.

Mr. Benjamin: [Inaudible—Editor]

The Chairman: Well, that is right. But we have other things to do and we have been on the road and you and I, Mr. Benjamin, know from last night, having been on this that . . .

[Translation]

À mon avis, l'industrie des transports ne perdra pas d'emplois tant que nos industries primaires demeureront concurrentielles et tant que notre secteur des transports demeurera concurrentiel. Un exemple me vient à l'esprit; le CN a annoncé qu'il n'assurerait peut-être plus de transport routier. Je ne sais pas pourquoi cette décision a été prise, mais je suppose que, compte tenu de toutes les possibilités qui existent dans ce pays et de toutes les ressources qu'il possède, ils ont constaté qu'ils ne pouvaient pas demeurer rentables. Ils vont se retirer de ce marché. Cela signifie sûrement que de nombreuses nouvelles entreprises se lanceront dans le camionnage. Ce marché va évoluer différemment. Je puis vous assurer que nous ne perdrons pas même une tonne de nos produits en raison du retrait du CN. Quelqu'un d'autre prendra sa place et créera des emplois. C'est précisément ainsi que le système devrait fonctionner, à notre avis.

Nous savons que de nombreuses pressions s'exerceront sur vous à l'échelon local pour que le statut quo soit préservé. Nous vous exhortons à penser à la situation générale, car si nous perdons des marchés, le secteur des transports battra de l'aile.

M. Benjamin: M. Hart a présenté deux ou trois observations qui . . .

Le président: Je sais; c'était une façon assez inhabituelle . . . Je pensais que vos observations ne porteraient que sur . . . Je ne voulais pas provoquer un autre tour de discussions, c'est tout.

M. Benjamin: Je voulais simplement vous dire, messieurs, que vous êtes en train de perpétuer un mythe, car le réseau des transports du Canada a été plutôt rentable au fil des années, il a su s'adapter aux mutations et aux progrès technologiques et a rationalisé ses opérations. N'est-il pas évident que de par la nature même de ce pays, de par sa géographie et son climat, les frais de transport doivent être plus élevés qu'aux États-Unis et que dans la plupart des autres pays, par exemple? Cela va de pair.

Une voix: De pair?

M. Benjamin: Absolument, c'est un fait, que nous soyons d'accord ou non. J'en ai assez d'entendre continuellement parler de l'inefficacité de notre industrie des transports.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez tout à fait raison, M. Hart a raison, tout le monde a raison, réjouissons-nous, le jour de gloire est arrivé, mais les choses vont changer aux États-Unis à la suite de l'adoption de la loi *Staggers* et tout indique que nous devons procéder à certains changements également.

Quoi qu'il en soit, je reprenais votre dernière remarque, monsieur Hart, avec une certaine appréhension, car, étant moi-même avocat, je sais que le processus d'affirmation et de réfutation peut durer des heures.

M. Benjamin: [Inaudible—Éditeur]

Le président: Parfait. Nous avons d'autres choses à faire; nous avons fait pas mal de voyages, et vous et moi, monsieur Benjamin, avons appris hier soir . . .

[Texte]

Mr. Benjamin: We are getting squirrely.

The Chairman: We are getting squirrely and at 3.30 p.m. we are going behind basically closed doors for the first time, which really becomes the intensive exercise to start to meet some of the thoughts Mr. Hart just mentioned about . . . not so much pressures—we are all parliamentarians with some experience and you have to balance things off.

The problem is not the pressures from a local situation, Mr. Hart; it is really trying to resolve some issues that frankly are part of the fabric of Canada, how you make a balance between regional development and marketplace viability and commercial viability, the total market, free enterprise system. There are some large questions that—you are quite right—we have to wrestle with, and they are not going to be resolved because of local pressure. We are federal, national, Canadian politicians.

We obviously are cognizant of things going on in our areas, regional or local, but the thing that I think really gives concern for the members who have really been following this committee closely is the magnitude of the issues and for us in this compressed period of time to try to come up with a meaningful report that is not a whitewash to any white paper and yet is going to be a thoughtful assessment of the issues as we found them. It may not reflect all the thrust of the philosophical document *Freedom to Move* that the Minister wants because the reality that comes for you and our local people is when we finally see the legislation.

So we will be giving our philosophical overview basically on the philosophical paper called *Freedom to Move*, freedom of choice, freedom to operate. I want freedom to breathe in there somewhere too.

So thank you very much for appearing. You have produced a most impressive panel which does reflect—and I appreciate very much your taking the time and trouble—the pulp and paper industry. I used to be in B.C. too and my first job out there was in Port McNeill with the old Pioneer Timber Company before it was taken over, I think, by Rayonnier and then B.C.F.P. or whatever. I loved that period. That is why I finally moved west.

Anyway, I could get quite nostalgic. Thank you very, very much for coming. Your record and the exchange here will be very much part of the deliberations behind closed doors.

Thank you.

We will adjourn for two minutes.

• 1050

• 1054

The Chairman: Colleagues, let us get back to business. I see sufficient members to hear evidence.

[Traduction]

M. Benjamin: On est en train de pinailler.

Le président: En effet. À 15h30, nous allons nous retrouver à huit clos, pour la première fois en fait, et c'est à ce moment-là que nous allons vraiment commencer à discuter des questions dont M. Hart vient de parler, pas tellement des pressions, mais des compromis que nous devons faire.

Le problème ne vient pas de pressions spécifiques, monsieur Hart, mais plutôt de la nécessité de trancher des questions qui sont le fondement même de la société canadienne; en d'autres termes, il s'agit de trouver un compromis entre le développement régional, la viabilité commerciale et la libre entreprise. Ce sont là des questions importantes que nous devons trancher, vous avez raison, mais nous ne ferons pas en fonction des pressions locales. Nous sommes des politiciens canadiens au niveau fédéral.

Nous savons ce qui se passe au niveau des régions, mais ce qui nous intéresse tout particulièrement, et nous avons eu l'occasion de nous en rendre compte, c'est l'ampleur de ces problèmes et le temps limité dont nous disposons pour préparer un rapport sérieux, qui ne sera pas la copie conforme d'un Livre blanc et qui contiendra une évaluation approfondie des problèmes que nous avons constatés. Notre rapport ne répondra peut-être pas à toutes les questions plus ou moins philosophiques soulevées par le document intitulé *Aller sans entraves*, mais, concrètement, tous ces efforts devraient se traduire par un projet de loi.

Nous allons donc dire ce que nous pensons de cette nouvelle doctrine qui nous est proposée par *Aller sans entraves*, c'est-à-dire la liberté de choisir et d'exploiter des services de transport. Il faut que, dans ce secteur, on puisse respirer, en quelque sorte.

Je vous remercie beaucoup d'avoir comparu devant le Comité. Vous avez pris la peine de vous faire accompagner d'une délégation fort importante de représentants de l'industrie des pâtes et papiers. À ce propos, c'est en Colombie-Britannique que j'ai eu mon premier emploi, à Port McNeill, à l'ancienne société *Pioneer Timber Company* avant qu'elle ne soit reprise par Rayonnier et ensuite par BCFP ou une autre. Toute cette période a été fantastique. C'est pour cela que j'ai fini par aller m'y installer.

Je vais m'arrêter là, car la nostalgie pourrait s'emparer de moi. Merci beaucoup d'être venu. Les discussions que nous avons eues avec vous aujourd'hui nous serviront très certainement pendant nos séances à huit clos.

Merci.

Nous allons faire une pause de deux minutes.

Le président: Mes chers collègues, revenons à nos travaux. Nous avons le quorum pour entendre les témoins.

[Text]

I will now call the next witness, the Transportation Brokers' Association of Canada. I am going to auction this off. I am going to call it again: the Transportation Brokers' Association of Canada. The Transportation Brokers' Association of Canada were to be here at 10.30 a.m., and they are not here.

• 1055

I have also looked at their brief, and frankly, their brief is totally beyond the scope of this committee. It deals with the Public Trucking Act of Ontario.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that is not . . .

The Chairman: Well, it is 11 a.m. too, and they were advised yesterday, Mr. Benjamin, by the clerk that there were changes in the schedule. The clerk is never again going to set down witnesses on stated times throughout the day. When we have a series of witnesses in Ottawa, we are going to ask them to appear at 9.30 a.m., 3.30 p.m., 7 p.m. or 8 p.m., so that they are here. Things happen to witnesses, and frankly, they themselves may have decided not to appear. I am not going to cut them off; they can appear at 3.30 p.m. if they want. But as the chairman—and I want you members to look at the brief—it describes who they are, and they are governed completely by a provincial act which is not the subject of this inquiry.

The next witness, who was told to be here at 11.15 a.m., is allegedly flying in and landing at the Ottawa airport at 11 a.m., which means it is impossible for him to get here.

Mr. Benjamin: Who is that?

The Chairman: That is Pem-Air Limited, our next witness. Two other witnesses have cancelled out, which I think is fortunate in view of our timetable.

My suggestion, as chairman, since we do not even have to have a vote because we cannot have a vote, is that I am going to adjourn these hearings. We have been intensively involved in this. I think this is a delicious break so that we can come back at 3.30 p.m., prepared to really have the in camera discussion with staff as we go around the table for the first time . . .

Mr. Benjamin: What happened to the United Parcel Service?

The Chairman: —after hearing United Parcel Service, who are supposed to be here at 3.30 p.m. today. Perhaps to be fair to Pem-Air—I think it is a short presentation of a small carrier in the Pembroke area—I will have them appear. The clerk will make the necessary arrangements if he appears here at 11 a.m. It is already 10.55 a.m.

So with that consent, although I cannot put the motion, I am just going to exercise the prerogative of the Chair and . . .

Mr. Angus: Just before you do, Mr. Chairman, I have one question. Did we receive any kind of response from PWA?

[Translation]

Nous allons maintenant entendre le groupe de témoins suivant, en l'occurrence l'Association des transitaires du Canada. Nous allons jouer aux enchères et je répète donc: l'Association des transitaires du Canada. Ses représentants devaient comparaître à 10h30, mais ils ne sont pas ici.

J'ai également jeté un coup d'oeil sur le mémoire de l'Association et je dois vous avouer qu'il ne correspond pas du tout à notre mandat puisqu'il porte sur la Loi ontarienne sur le camionnage.

M. Benjamin: Monsieur le président, ce n'est pas . . .

Le président: Ecoutez, il est 11 heures et ces gens ont été prévenus hier par le greffier que le programme allait changer. Le greffier ne va plus jamais convoquer des témoins pour une heure déterminée de la journée. Dorénavant, lorsque nous entendrons une série de témoins à Ottawa, nous allons leur demander de comparaître à 9h30, à 15h30, à 19 heures ou à 20 heures afin que nous ayons la certitude qu'ils seront bien là. Il y a toujours des impondérables, mais il se peut aussi qu'ils aient décidé eux-mêmes de ne pas venir. Je ne veux nullement les exclure car ils pourront venir à 15h30 s'ils le souhaitent. Mais en ma qualité de président, jetez donc un coup d'oeil au mémoire, vous verrez qu'on y lit de qui il s'agit, d'une association régie à 100 p. 100 par une loi provinciale qui n'est pas du tout de notre objet.

Le témoin suivant que nous avons convoqué pour 11h15 est censé atterrir à l'aéroport d'Ottawa à 11 heures, et il me semble donc qu'il lui sera impossible d'arriver à temps.

M. Benjamin: De qui s'agit-il?

Le président: Il s'agit de la *Pem-Air Limited*. Deux autres témoins se sont excusés ce qui est heureux compte tenu de notre programme.

Puisque nous ne sommes pas suffisamment nombreux pour voter, je vous propose donc de lever la séance. Nous avons déjà énormément travaillé et l'occasion est donc la bienvenue. Nous pourrions nous retrouver à 15h30 pour discuter à huis clos, avec nos collaborateurs, et faire un premier tour de table . . .

M. Benjamin: Et qu'est-il advenu de la *United Parcel Service*?

Le président: . . . après avoir entendu les gens l'*United Parcel Service* qui sont censés déposer à 15h30. Et pour rendre justice au représentant de Pem-Air—il s'agit d'un petit transporteur de la région de Pembroke qui a un petit exposé à nous faire—nous lui permettrons de déposer également. Le greffier prendra les dispositions nécessaires s'il arrive à 11 heures. Il est déjà 10h55.

Si vous êtes d'accord donc, même si je ne puis soumettre officiellement la motion, je vais utiliser mes prérogatives de président et . . .

M. Angus: Avant de le faire, monsieur le président, j'aurais une question à poser. Avons-nous reçu une réponse de la PWA?

[Texte]

The Chairman: No. We gave them a slot and a time which was not a convenient slot, and they cannot. No, they cannot, to answer your question.

Mr. Angus: Okay. Thank you.

The Chairman: Gentlemen, I want to thank you for your co-operation. I should not say this publicly, but I am upset that some witnesses are not here right now when they are scheduled. But there were some cancellations, and quite frankly, Mr. Clerk, these people may have decided not to come, too.

So we stand adjourned until 3.30 p.m. Thank you very, very much.

AFTERNOON SITTING

Thursday, November 28, 1985

• 1536

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for the purpose of calling evidence, and I understand from my clerk, my valued clerk, my responsible clerk, *le greffier*, that we have with us the next witness, which is the United Parcel Service Canada Limited, but before that we have with us Mr. Delbert O'Brien of Pem-Air who is in the audience because of problems this morning, perhaps mutual problems. And I wonder . . . He has a brief, does he not?

An hon. member: Yes.

The Chairman: He has a very short brief, so I wonder, Mr. O'Brien, if you would take the witness' chair and just give us . . . We will have your brief as part of the record. I appreciate it was a problem perhaps for you to stay around, and there was a problem this morning, but as you well know from the clerk, we have been rather intensively involved in this for many, many days and when the witness was not there and some other things happened, I thought it was more productive for some of us to go back to our offices to do some work rather than just holding up for a half an hour or an hour. We are to go in camera at 4.00 p.m., hopefully, so if you could give us your views as a local, small regional carrier, and we have your brief, then there will be some questions perhaps, and at least there will be an opportunity. But your brief will be part of the record. So, I welcome you and I must say I have not seen you for many years, but I have read about you from time to time. So it is good to welcome you here, Mr. O'Brien.

Mr. D. A. O'Brien (President, Pem-Air Limited): Thank you, Mr. Chairman and gentlemen. I would like to thank you for giving me the opportunity to present this brief at this time. The brief will only take seven minutes to read through it, if we could very briefly go through it.

The Chairman: Okay, you read it and then I will limit questions to one per customer.

Mr. O'Brien: All right.

[Traduction]

Le président: Non. Nous lui avons offert un créneau qui ne lui convenait pas et elle s'est excusée. Pour répondre à votre question donc, non.

M. Angus: D'accord, je vous remercie.

Le président: Messieurs, je vous remercie de votre collaboration. Je ne devrais pas le dire publiquement, mais je suis outré que certains témoins ne se soient pas présentés comme prévu. En revanche, il y a eu des annulations et, pour être franc avec vous, monsieur le greffier, je dois ajouter que ces gens ont peut-être décidé de ne pas venir après tout.

Nous interrompons donc nos travaux jusqu'à 15h30. Je vous remercie.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le jeudi 28 novembre 1985

Le président: Mes chers collègues, nous avons le quorum pour entendre des témoins et à en croire notre précieux et compétent greffier, nous avons dans la salle les représentants de la *United Parcel Service Canada Limited*, notre témoin suivant, mais également M. Delbert O'Brien de Pem-Air qui est ici cet après-midi en raison des problèmes, mutuels peut-être, de ce matin. Je me demande si . . . Il a un mémoire, c'est cela?

Une voix: Oui.

Le président: Il a un court mémoire à nous présenter de sorte que je vais l'inviter à prendre place à la table pour nous donner . . . Votre mémoire fera partie de notre compte rendu. Je sais que vous avez peut-être eu des problèmes, du moins vous en avez eu un ce matin, mais comme le greffier vous l'a dit, nous travaillons d'arrache-pied depuis un certain nombre de jours déjà, un témoin que nous attendions ne s'est pas présenté, d'autres choses encore se sont produites, et j'ai jugé qu'il serait plus utile pour nous de réintégrer nos bureaux pour y travailler que d'attendre ici une demi-heure ou une heure. Nous allons siéger à huis clos à 16h00, du moins nous l'espérons, et nous vous saurions gré de nous faire part de votre perspective de petit transporteur régional ou local. De toute façon nous avons votre mémoire, nous allons peut-être vous poser quelques questions de sorte que vous pourrez vous faire entendre. Quoi qu'il en soit, le mémoire sera versé au compte rendu. Bienvenue donc, et j'ajoute que cela fait des années que je ne vous ai pas vu même si à l'occasion, il m'arrive de lire certaines choses à votre sujet. C'est donc agréable de vous voir ici, monsieur O'Brien.

M. D.A. O'Brien (président, Pem-Air Limited): Merci, monsieur le président, merci messieurs. J'aimerais vous remercier de m'avoir invité à déposer devant vous. Il ne me faudra que sept minutes pour lire mon mémoire et je vais donc le parcourir rapidement.

Le président: Parfait, lisez-le et je permettrai ensuite à chaque client de vous poser une seule question.

M. O'Brien: Parfait.

[Text]

Pem-Air Limited, the company I represent, is no doubt one of the smallest commuter carriers to appear before this committee, serving only three major points with 42 employees. However, I believe it is reasonable to assert that I speak on behalf of many small carriers who because of their remote locations and the paucity of their resources, are unable to present their viewpoint. I speak not only on behalf of the small carriers, but also on behalf of the small towns, the rural areas and the remote communities which are served by the same small carriers.

I further believe it is fair to comment that the small carriers and the small communities have largely been excluded from the deregulation dialogue because they do not have access to the urban press and the mainline media. It appears that the lobby for the protection of northern Canada is well organized and forceful, while small and remote communities in other parts of Canada, equally requiring protection, are left without a spokesperson.

The *Freedom to Move* paper regrettably appears to be nothing much more than a carbon copy of the U.S. styled deregulation, including the subsidized essential service feature. Accordingly, we need not speculate with respect to its potential impact on Canada. We can simply witness its application south of the border, and hopefully benefit from that experience. It has been in place as a national transportation policy in the United States of America for seven years; long enough to assess its merits or defects. Information, however, is surprisingly difficult to retrieve from the U.S., and the current administration defends deregulation with a doctrinaire passion.

In reviewing the American experience, I directed my research only with a view to assessing the impact to the program of small towns and rural communities. And I might say that I am not opposing deregulation; I am only concerned with its impact on small communities. It is apparent that because of the vastness of our territory and the extremes of our weather and the scarcity of our population, that any negative consequence experienced in rural United States would only be magnified in Canada. I found the most unbiased source of information to be Congress and my leading source of information was Senator Kassebaum of Kansas. Senator Kassebaum gave the keynote address at the recent Regional Airline Association convention, and she is recognized as a leading transportation authority. In response to my inquiries, she forwarded a letter dated September 4, 1985, which is attached to the brief, in which she advises that:

the Airline Deregulation effort in the U.S. has proceeded with mixed results. Airfares and service between major cities and regional hubs have improved dramatically. However, many of our smaller towns and cities and especially those in rural areas have seen air service decrease or disappear. The natural benefits of deregulation are tangible, but we have

[Translation]

La *Pem-Air Limited*, la compagnie que je représente, est sans aucun doute l'une des plus petites compagnies de navette aérienne à être entendue par le Comité puisqu'elle ne dessert que trois grands centres et ne compte que 42 employés. On peut toutefois raisonnablement partir du principe que je parle ici au nom de bien d'autres compagnies comme la mienne qui, en raison de leur éloignement et de la pauvreté de leurs ressources, n'ont pas les moyens de venir présenter leur opinion. Je parle donc non seulement au nom des petits transporteurs aériens, mais également au nom des petites villes, des régions rurales et des collectivités éloignées qui sont desservies par ces mêmes transporteurs.

J'estime également qu'on peut dire avec raison que les petits transporteurs et les petites agglomérations ont dans l'ensemble été exclus du dialogue sur la déréglementation parce qu'ils n'ont pas accès à la presse des grands centres et aux principaux médias. Il semblerait que les groupes de pression oeuvrant pour la protection du nord du Canada sont bien organisés et puissants alors que les petites agglomérations isolées d'autres régions du pays, qui elles aussi méritent d'être protégées, doivent se passer de porte-parole.

Le document intitulé *Aller sans entraves* semble malheureusement n'être qu'un simple calque d'une déréglementation à l'américaine, notamment en ce qui concerne les subventions aux services essentiels. Par conséquent, inutile de se répandre en conjectures pour ce qui est de ces implications possibles pour le Canada. Il suffit de voir ce qui s'est passé au sud de la frontière et, espérons-le aussi, d'en tirer la leçon. Cela fait sept ans déjà que la déréglementation est la politique nationale des transports aux États-Unis; cette période est suffisamment longue pour pouvoir en analyser les avantages et les lacunes. En revanche, il est étonnamment difficile d'obtenir des renseignements à ce sujet aux États-Unis et l'administration américaine défend la déréglementation avec une passion quasi doctrinaire.

En étudiant l'expérience américaine, j'ai surtout voulu en dégager les incidences pour les petites villes et les agglomérations rurales. Je dois vous dire d'ailleurs que je ne suis pas contre la déréglementation, seules ces incidences sur les petites agglomérations m'inquiètent. Il est évident qu'en raison de la grandeur de notre territoire, de nos extrêmes climatiques et de l'éparpillement de notre population que toute conséquence néfaste qui a touché les régions rurales des États-Unis ne peut être qu'amplifiée au Canada. J'ai découvert que la source de renseignements la plus objective était le Congrès et ma première source au Congrès a été la sénatrice Kassebaum du Kansas. La sénatrice Kassebaum était la conférencière invitée au dernier congrès de l'Association des compagnies aériennes régionales et elle est considérée comme une experte en matière de transport. En réponse à ma demande, elle m'a envoyé cette lettre, en date du 4 septembre 1985, qui fait partie de mon mémoire, et dans laquelle elle me dit ceci:

La campagne de déréglementation des compagnies aériennes aux États-Unis a donné des résultats partagés. Les tarifs et les services entre les grands centres et les plaques tournantes régionales se sont améliorés radicalement. En revanche, bon nombre de villes plus petites, surtout dans les régions rurales, ont souffert d'un amenuisement, voire d'une

[Texte]

yet to develop any effective way to deal with areas where deregulation has diminished transportation options.

That statement is a thoughtful, unbiased assessment of seven years of deregulation. It clearly focuses on the problem area: the failure to develop any effective way to deal with areas, namely small communities, where deregulation has diminished transportation options.

• 1540

Our *Freedom to Move* paper does not address this problem, other than by repeating the subsidized essential service option, which is now generally critized in the United States.

In all the material I was able examine relating to the American deregulation experience, there was one common theme that was really not disputed in any quarter; namely, deregulation has benefited the large major centres, but it has adversely affected service to smaller centres, particularly west of the Mississippi. In a recent review of the results of deregulation sponsored by the aviation periodical, *Commuter Air*, the president, Mr. Horst, of a very successful commuter carrier, Suburban Air, reflected the view of those interviewed when he said that the fact is deregulation has had a catastrophic affect on the industry in middle America. Look at the fare situation. You have this super discount fare, but who enjoys them?—only the people who are lucky enough to live near or around places like New York, Chicago, Los Angeles, or Miami. The rest of the country is paying higher fares than ever to subsidize the losses.

The immediate past chairman, Gordon Autry, of the Regional Airlines Association of the United States of America, advises that of the 193 commuter carriers listed in July of 1978 in the Official Airline Guide, only 77 are still listed; 116 have disappeared. The Canadian press is filled with articles outlining the cheaper fares available through People Express, etc., out of major border towns in the U. S. However, they fail to present all the evidence, particularly the evidence relating to smaller communities or secondary routes. After receiving a complaint from a friend, I checked the air fare of Maule Airlines from Albany, New York, to Toronto. The route and the distance compares favourably with Pem Air's Cornwall to Toronto service. Our fare one way is \$99, while the Maule fare one way is \$174.

I would submit that the evidence is overwhelming, and the conclusion universally accepted even, I might note, by *The Globe and Mail, that deregulation has benefited the large urban centres, but it has had a negative impact on most small communities in the U.S. The negative impact has taken the form of either higher fares, reduced service, or discontinued service.

Surely we Canadians can accept the challenge of improving on the American experience. I would urge that we adopt its

[Traduction]

disparition des services aériens. Les avantages naturels de la déréglementation sont tangibles, mais il nous reste encore à trouver le moyen de répondre aux besoins des régions qui ont souffert, en raison de la déréglementation, d'une diminution des services de transport.

Voilà donc une analyse bien pensée et objective de sept années de déréglementation. Elle met fort bien le doigt sur le problème: rien n'a été fait pour les régions, et plus précisément les petites agglomérations, qui ont souffert d'une réduction des services de transport en raison de la déréglementation.

Notre document *Aller sans entraves* ne fait rien pour régler ce problème, si ce n'est de répéter la solution des subventions aux services essentiels, laquelle est d'ores et déjà fort critiquée aux États-Unis.

J'ai dégagé de tout ce que j'ai pu lire à propos de la déréglementation aux États-Unis un thème commun que personne ne songe d'ailleurs à contester, en l'occurrence que la déréglementation a profité aux principaux centres urbains mais qu'elle a beaucoup nui à la desserte des petites agglomérations, surtout à l'ouest du Mississippi. Dans une analyse toute récente des résultats de la déréglementation commanditée par le périodique aéronautique *Commuter Air*, le président de Suburban Air, une compagnie de navette aérienne très prospère, M. Horst, traduisait bien l'opinion des gens interrogés en disant que la déréglementation avait été une catastrophe pour l'industrie du transport aérien dans le centre des États-Unis. Prenez le cas des tarifs. Il y a bien des tarifs super réduits, mais qui en profitent? Seuls les gens qui ont la chance d'habiter aux environs de New York, Chicago, Los Angeles ou Miami. Le reste du pays paie des tarifs beaucoup plus élevés que jamais pour subventionner les pertes ainsi produites.

Gordon Autry, le président sortant de l'Association des compagnies aériennes régionales des États-Unis d'Amérique signalait que des 193 compagnies de navette aérienne qui figuraient dans l'édition de juillet de 1978 du Guide officiel des compagnies aériennes, seules 97 avaient survécu, 116 ayant disparu. La Presse canadienne fourmille d'articles consacrés aux tarifs bon marché offerts par des compagnies comme People Express à partir des villes américaines proches de la frontière. Mais la presse ne donne pas le revers de la médaille, surtout en ce qui a trait aux petites agglomérations et aux lignes secondaires. Après avoir entendu un ami se plaindre, j'ai vérifié les tarifs de Maule Airlines sur la ligne Albany-Toronto. Cette ligne et la distance se comparent à notre propre ligne Cornwall-Toronto. Nous demandons 99\$ pour un aller simple alors que Maule Airlines demande 174\$.

Je soutiens que les preuves sont indiscutables et que la conclusion est communément acceptée, même par le *Globe and Mail*: la déréglementation a profité aux grands centres urbains mais elle a beaucoup nui à la plupart des petites agglomérations américaines. Elle a nui en ce sens qu'il y a, soit des tarifs plus élevés, soit une diminution des services, soit encore une disparition pure et simple de ces derniers.

Il est évident que le Canada peut accepter le défi qui consisterait à faire mieux que les Américains. Je vous demande

[Text]

benefits and reject its failings. We could introduce the advantages and avoid the pitfalls of deregulation.

I would urge that we Canadianize deregulation by introducing a very simple feature which would give protection to small communities. In any market that would adequately support one carrier, entry of a second carrier would be denied until boardings from that local carrier reached the level of 1,000 passengers per month. I am not wedded with the figure of 1,000 passengers per month; it could be more or less, but in any event it would measure the level of service to which the volume of traffic could grow before the operation of a second carrier would be deemed viable. This simple measure would be much less costly than the awkward essential service program which requires the demise of an air carrier before it is triggered, and it would be much more flexible, permitting the automatic deregulation of the community when traffic levels grow to a prescribed volume.

More important, it does not only make economic sense, it makes political sense, because it is not discriminatory and does not draw an artificial line separating the small communities of the north and the small communities of the south, prescribing that one group shall be deregulated while the other group is granted protection. And this is a major objection to southern Canadian carriers.

A second embarrassing negative factor flowing directly from deregulation is a safety issue. Small carriers have more limited resources and are therefore more vulnerable to economic stress. The issue of safety is only now emerging in the United States. *Fortune* magazine, and I have a copy here, in its October 14 edition, deals with it as the cover story. One expert worrying about the effects of deregulation is C. O. Miller, the former head of the old Bureau of Aviation Safety at the National Transportation Safety Board, the agency charged with investigating accidents. Says Miller, who runs his own consulting firm:

The airlines got where they are by exceeding the minimum FAA standards, but when deregulation came the Congress said safety would never be compromised. That is not so. The sky is not falling in, but I sure as hell have heard a lot of off the record comments about safety engineering and management not being what it was before deregulation.

Immediately I addressed the Air Transport Association meeting recently in Vancouver as a member of a panel dealing with deregulation. I was approached by an executive officer of Rolls Royce, the large aero engine manufacturer. He advised

[Translation]

instamment d'adopter les avantages de la déréglementation mais d'en rejeter les carences. Nous pourrions ainsi profiter de ces avantages tout en évitant les pièges de la déréglementation.

Je demande instamment que cette déréglementation soit canadienisée en s'assortissant d'une caractéristique très simple qui protégerait précisément les petites agglomérations. Chaque fois qu'un marché peut alimenter suffisamment un transporteur, l'homologation d'un second transporteur devrait être refusée jusqu'à ce que le premier transporteur ait enregistré 1,000 embarquements par mois. Je ne tiens pas absolument à ce chiffre de 1,000 passagers par mois, il pourrait y en avoir plus, il pourrait y en avoir moins, mais quoi qu'il en soit cela permettrait de quantifier le niveau de service et la croissance des activités à partir desquels l'entrée en scène d'un second transporteur pourrait être viable. Cette mesure fort simple coûterait bien moins cher qu'un programme boiteux de services essentiels exigeant, avant son intervention, qu'un transporteur aérien disparaisse, ce serait également une formule beaucoup plus souple qui permettrait la déréglementation automatique d'une agglomération dès lors que le volume d'activités atteint un seuil donné.

Plus important encore, cette formule est non seulement économiquement logique, elle l'est également sur le plan politique parce qu'elle n'est pas discriminatoire et qu'elle ne trace aucune ligne de démarcation artificielle entre les petites agglomérations du nord et celles du sud, étant donné qu'un groupe pourrait fort bien se trouver déréglementé alors que l'autre serait protégé. Cela est précisément une objection majeure pour les transporteurs du sud du pays.

Un second facteur négatif embarrassant qui est directement le produit de la déréglementation est l'élément sécurité. Les petits transporteurs ont des ressources plus limitées et sont donc beaucoup plus vulnérables aux tensions économiques. La question de la sécurité commence seulement à se poser aux États-Unis. La revue *Fortune*, j'en ai un exemplaire ici, en fait son article de fond dans son numéro du 14 octobre. Parmi les experts qui s'inquiètent des incidences de la réglementation, citons C.O. Miller, l'ancien directeur du défunt bureau de sécurité aéronautique de l'Office national de la sécurité des transports, l'agence qui était chargée de faire enquête en cas d'accidents. Selon Miller, qui a son propre cabinet d'experts-conseils:

Les compagnies aériennes sont dans leur situation actuelle parce qu'elles ont toujours dépassé les normes minimums de la FAA, mais lorsque la déréglementation est arrivée, le Congrès a déclaré que la sécurité ne serait jamais mise en cause. C'est faux. Les cieux ne nous tombent pas sur la terre, mais j'ai entendu de mes propres oreilles bien des gens dire en aparté que du point de vue administratif comme technique la sécurité n'était plus ce qu'elle était avant la déréglementation.

J'ai pris la parole immédiatement après à l'occasion d'une réunion de l'Association du transport aérien qui a eu lieu récemment à Vancouver en ma qualité de membre d'un groupe de travail étudiant la déréglementation. Après mon interven-

[Texte]

that the reduction in maintenance standards in the United States since the implementation of deregulation was so great that his company had considered going public and he thought they should declare the danger to the travelling public. He congratulated me for dealing honestly with the issue and criticized the industry for attempting to hide the issue. He handed his card to the CBC.

Finally, I will conclude by challenging the major premise of the deregulation theory as it applies to small communities. Again, I am only speaking of small communities.

The assumption is that the marketplace ought to be the final arbiter and that the traditional decision-makers—namely, the government regulators, whose criterion previously was the public interest—are to be replaced by market forces. The implicit justification for such a change is the belief that inevitably enterprise, efficiency and hard work will triumph. However, if these conditions are to prevail, a large market is essential, where, in competition, two or more carriers can remain viable. Anyone who is prepared to be totally honest must admit that in a very small market with a very limited growth potential the introduction of a second carrier, particularly if unlimited predatory pricing is permitted, results in a contest of capital, not in a contest of efficiency. In a limited market two carriers cannot survive; one must fail, and the monopoly is restored. The monopoly is a monopoly dictated by the resources of capital and not by the public interest.

Most frequently those capital resources are from outside the airline industry and hence deny the very possibility of fair competition. If the laws of economics motivated the airline industry instead of the romance of flying, the industry would be more distinguished for its profits rather than for its operating deficits.

It is interesting to note that in the United States of America in 1978, the last year before deregulation became national policy, the airlines collectively made an operating profit of over \$1 billion. In the succeeding years under deregulation, the accumulated operating losses exceeded \$1 billion within four years.

Finally, I would urge that the *Freedom to Move* policy proposal be amended to introduce a protective mechanism to prevent destructive predatory pricing. Small communities will be petitioning the government to grant protection to their local carriers, but if the existing proposals are implemented unamended then the government will be helpless to respond. It is surprising to note that the document provides protection from international carriers, and therefore implicitly acknowledges that discriminatory practices can be destructive, but it affords protection only to Canadian carriers from international carriers.

[Traduction]

tion, j'ai été abordé par un cadre de Rolls Royce, le grand fabricant de moteurs d'avions, qui m'a dit que la diminution des normes de maintenance aux États-Unis depuis l'avènement de la déréglementation était telle que sa compagnie avait envisagé d'en parler publiquement et qu'à son avis elle devrait effectivement signaler ce danger à la population. Il me félicita pour avoir parlé honnêtement de la question et il a critiqué l'industrie qui tente de camoufler le problème. Il a remis sa carte de visite à quelqu'un de Radio-Canada.

Enfin, je terminerai mon intervention en contestant la prémisse fondamentale de la théorie de la déréglementation en ce qui concerne les petites agglomérations et, ici également, je me fais le porte-parole des petites agglomérations seulement.

Cette prémisse veut que c'est le marché qui doit en fin de compte être seul juge et que les décideurs—les chargés de réglementation du gouvernement, qui avaient auparavant pour seul critère l'intérêt public—doivent désormais être remplacés par les forces vives du marché. La justification implicite d'un tel revirement est qu'il est inévitable que l'entreprise, l'efficacité et le travail finiront par triompher. Mais si ces conditions doivent s'appliquer, il est essentiel d'avoir un vaste marché, un marché dans lequel deux ou plusieurs transporteurs concurrents peuvent rester viables. Quiconque se veut honnête jusqu'au bout doit reconnaître que dans un tout petit marché, un marché dont le potentiel de croissance est très limité, l'arrivée d'un second transporteur a pour résultat, surtout si toutes les pratiques prédatrices en matière de prix sont admises, une bagarre de capitaux et non pas un concours d'efficacité. Dans un marché limité, deux transporteurs ne sauraient survivre: l'un des deux doit échouer, ce qui rétablit le monopole. Mais ce monopole est dicté par les ressources du capital et non pas par l'intérêt public.

Très souvent, ce capital ne vient même pas de l'industrie aéronautique elle-même, ce qui exclut par conséquent toute possibilité de concurrence loyale. Si les compagnies aériennes avaient été motivées par les lois de l'économie plutôt que par le simple attrait de la chose, l'industrie se serait davantage signalée par ses bénéfices que par ses pertes d'exploitation.

Il est intéressant de relever qu'aux États-Unis, en 1978, la dernière année avant que la déréglementation devienne la politique nationale, les compagnies aériennes avaient réalisé ensemble un bénéfice d'exploitation de plus de 1 milliard de dollars. Dans les années qui suivirent la déréglementation, les pertes d'exploitation combinées allaient atteindre un milliard de dollars en quatre ans.

Enfin, je vous demande instamment de modifier la politique proposée par le document *Aller sans entrave*, en y introduisant un élément de protection contre les pratiques prédatrices en matière de prix. Les petites agglomérations vont soumettre au gouvernement des pétitions pour que les transporteurs locaux soient protégés, mais si les propositions actuelles sont mises en oeuvre telles quelles, le gouvernement sera impuissant. Il est étonnant de relever que le document offre une protection contre les transporteurs internationaux, admettant donc implicitement que ces pratiques discriminatoires peuvent être destructrices, mais en revanche, il se contente de protéger les transporteurs canadiens des seuls transporteurs internationaux.

[Text]

I would submit that the new agency should not allow itself to be handcuffed when called upon to protect the public from the destructive consequences of predatory pricing in the domestic market. I recall the promise Mr. Mazankowski made to the industry at the Air Transport meeting in Ottawa in 1984 when he advised that he would never introduce deregulation American-style. I believe that both in the short run and the long term it is good politics to honour that undertaking. I firmly believe that the current administration understands small-town Canada better than the previous administration, and I accordingly would urge it carefully to examine the American experience with a view to introducing to Canada the advantages of deregulation and avoiding the pitfalls.

Deregulation has been very beneficial for big markets, but it has had the opposite results in small markets. I would therefore urge that this government simply Canadianize deregulation by protecting small communities not only in the north of Canada but in all parts of Canada.

The Chairman: Mr. O'Brien, I thank you. I find this brief very interesting in view of your background as an entrepreneur, and you certainly bring an interesting perspective. Frankly, I am surprised by and interested in several of the things you say. I am not going to take any more time. I think it was 11 minutes. Your brief is going to be part of the record.

You are in Pembroke Air. You have no competition at the moment? Is that correct?

Mr. O'Brien: That is correct, not at the moment. It is a community of 14,000.

The Chairman: Obviously, you do not think you could handle competition? I sort of gathered that would be the inference from your brief.

Mr. O'Brien: Since the cutbacks at AECL our traffic has dropped 20%.

The Chairman: I see.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

First a comment . . .

The Chairman: There is one questioner from each side.

Mr. Angus: —and then a quick question.

I want to thank you for your brief. I think it is a very helpful addition to what we have heard so far and will give us on this side some of the ammunition we have been looking for.

• 1550

I want to ask you . . . You make reference to an executive officer of Rolls Royce. Are you able to provide us with the name of that person? If not, would you be willing to contact

[Translation]

Je soutiens que la nouvelle agence ne devrait pas se laisser garrotter lorsqu'on lui demandera de protéger la population contre les conséquences très destructrices des pratique prédatrices en matière de prix sur le marché intérieur. Je me souviens fort bien de ce qu'avait promis à l'industrie M. Mazankowski à l'occasion de la réunion des transports aériens qui avait eu lieu à Ottawa en 1984 lorsqu'il avait déclaré qu'il ne proposerait jamais une déréglementation à l'américaine. Selon moi, tant à court qu'à long terme, il serait de bonne politique de respecter cette promesse. Je suis fermement convaincu que l'administration actuelle comprend beaucoup mieux la situation des petites agglomérations que le gouvernement précédent et par conséquent, je lui demanderais instamment d'étudier de près l'expérience américaine afin de pouvoir donner au Canada les avantages de la déréglementation sans lui en imposer les pièges.

La déréglementation a beaucoup profité aux gros marchés, mais elle a eu l'effet inverse pour les petits marchés. Je demande donc instamment au gouvernement qu'il canadianise la déréglementation en protégeant les petites agglomérations, pas seulement dans le nord du pays, mais sur tout le territoire.

Le président: Je vous remercie, monsieur O'Brien. Votre mémoire est extrêmement intéressant, compte tenu du fait que vous êtes vous-même homme d'affaires et il est certain que vous nous avez fait part d'une perspective intéressante. Pour être franc avec vous, plusieurs des choses que vous nous avez dites m'ont surpris et intéressé à la fois. Mais je n'en dirai pas plus. Vous avez parlé pendant 11 minutes je crois et votre mémoire fera donc partie intégrante de notre compte rendu.

Pembroke Air, votre compagnie, n'a pas de concurrents pour l'instant, c'est cela?

M. O'Brien: C'est cela, pas pour l'instant. C'est une ville de 14,000 habitants.

Le président: Vous ne pensez pas avoir les moyens de lutter contre un concurrent? C'est ce qui m'a semblé se dégager de votre exposé.

M. O'Brien: Depuis les réductions budgétaires à l'EACL, nos activités ont ralenti de 20 p. 100.

Le président: Je vois.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci monsieur le président.

Un commentaire pour commencer . . .

Le président: Il y aura un intervenant pour chaque parti.

M. Angus: . . . puis très rapidement une question.

Je voudrais vous remercier pour votre exposé. Il vient utilement je crois compléter ce que nous avons déjà entendu et il nous donnera, du moins de ce côté-ci, les munitions dont nous avons besoin.

Je voulais vous demander . . . Vous avez parlé d'un cadre de Rolls Royce. Pouvez-vous nous dire son nom? Pourriez-vous sinon prendre contact avec lui pour lui demander de nous dire

[*Texte*]

that individual and request that he advise this committee as to who he is and give us an opportunity to speak with him?

Mr. O'Brien: Yes, I will certainly do that. I am embarrassed not to have his name, but he handed me his card and the CBC was there in Vancouver and they asked for the card and I failed to make note of it. But he gave me the card clearly on the understanding that I could make use of his name.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I was very interested in your brief; I think it is a very positive brief. I find it a little difficult to follow the simple suggestion you made—you called it a simple suggestion—where you based it on 1,000 passengers per month. Would it not be wiser to base that on the potential number of passengers, say on the population of an area? A population of say 15,000 could properly carry one carrier, 30,000 for two and so on.

Mr. O'Brien: That was my original suggestion. I tried to refine that thought somewhat, because in some places in the north where there is no other form of transportation and transportation is used so frequently and there is heavy freight, there could be more than one carrier in a community that would only have 2,000 or 5,000 people. So that is why I say . . . And automatically—and I believe in deregulation—automatically when the market grows you would introduce the second carrier and you would not have to have hearings or deal with the matter at length.

Mr. Taylor: Do you have some formula? Because in the trucking business, where they get a certificate, I have seen this time and time again: that firm increases its number of trucks monthly or yearly until they have a huge fleet but nobody else can get into the market, so the young person, the new one, cannot get in. Is there some way we could stop that type of thing from happening in the air?

Mr. O'Brien: I would just say the one-cut carrier . . . The significant thing about a small community is you have to go in and lose money for a long time to build it up. So to encourage people to develop new routes, if you gave them only a guarantee until traffic reached a certain level—I am saying 1,000, but I am not wedded to that figure—automatically it would grow. As soon as it reached the figure that would be decided upon, then another carrier could automatically apply or automatically go in.

Mr. Taylor: I have just one other question. The success of an airline is not only in the passengers; it is also in the freight. By tying it into passengers only, would you not be missing the boat in regard to heavy freight carriers?

[*Traduction*]

qui il est et nous donner ainsi l'occasion de nous entretenir avec lui?

M. O'Brien: Je vais le faire. Je suis un peu gêné, car je n'ai pas son nom. Il m'avait remis sa carte de visite mais il y avait là-bas, à Vancouver, quelqu'un de Radio-Canada qui me l'a demandée et je le lui ai donnée sans prendre note du nom. Mais il m'avait bien laissé entendre que je pouvais le citer.

M. Angus: Je vous remercie monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Angus. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Votre exposé m'a vivement intéressé et il est je crois fort positif. J'ai toutefois du mal à suivre votre recommandation—vous avez dit que c'était une simple suggestion—et ce chiffre de 1,000 passagers par mois. Ne serait-il pas plus avisé d'en faire une fonction du nombre possible de passagers par rapport à la population locale? Ainsi, une population de 15,000 habitants pourrait faire vivre disons un transporteur, 30,000 habitants pourraient en faire vivre deux et ainsi de suite.

M. O'Brien: C'est ce que je voulais proposer au départ, mais j'ai essayé d'affiner un peu la chose parce qu'à certains endroits, dans le Nord, l'avion est le seul mode de transport et vu la quantité de fret à transporter on pourrait fort bien avoir plusieurs transporteurs pour desservir une collectivité mettons de 2,000 ou de 5,000 habitants. C'est pour cette raison je disais . . . Et à ce moment-là, automatiquement—je crois d'ailleurs à la déréglementation—lorsque le marché prend de l'expansion, on pourrait admettre un deuxième transporteur sans avoir passé par toutes ces audiences, sans devoir rouvrir le dossier à zéro.

M. Taylor: Auriez-vous une formule? Dans le domaine du transport routier, on délivre un certificat, je l'ai d'ailleurs constaté très souvent: la compagnie accroît son parc routier de mois en mois, d'année en année jusqu'à avoir une flotte imposante, mais personne d'autre n'a les moyens de pénétrer dans ce marché; les nouveaux venus, les jeunes, sont exclus. Serait-il possible d'empêcher qu'un phénomène du même genre se manifeste dans le domaine du transport aérien?

M. O'Brien: Je dirais simplement que le transporteur . . . Ce qui est important dans le cas d'une petite agglomération c'est que dès lors qu'on s'y implante, il faut être prêt à perdre de l'argent pendant plusieurs années pour se constituer une base. De sorte que, pour encourager les gens à exploiter de nouvelles lignes, il suffit de leur garantir que, jusqu'à un certain seuil d'activité—c'est pour cela que j'ai dit 1,000 passagers par mois, mais ce n'est pas un chiffre absolu—cette croissance se ferait automatiquement. Mais dès que le seuil prédéterminé serait atteint, un nouveau transporteur pourrait automatiquement entrer en jeu ou demander à le faire.

M. Taylor: Il me reste une dernière question. Dans le domaine du transport aérien, il n'y a pas que les passagers qui comptent, il y a aussi le fret. Si vous ne basez votre formule que sur le nombre de passagers, est-ce que vous n'oubliez pas les compagnies de fret aérien?

[Text]

Mr. O'Brien: No question. You could turn it to a dollar figure, earnings generated, and it would deal with that issue.

Mr. Taylor: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. I want to thank members for co-operating. I think members will allow me the indulgence of the Chair to allow Mr. Suluk to ask a question, since he definitely comes from the north, which you have mentioned, Mr. O'Brien, several times. He wants to ask a short question and have a short intervention. Since Mr. Angus was so brilliantly short with one minute, we are running almost according to time.

Mr. Suluk: Thank you, Mr. Chairman. Perhaps having route protection is good for the airlines but it is not necessarily good for the population. I wonder if the reason why small airlines or those airlines that operate in remote areas, wherever they may be, whether they be in the north or in other remote parts of Canada or rural parts of Canada, if the reason why they want continued regulation or route protection and so on is so they could retain their business. Is that necessarily good for the population?

I say this, I suppose, simply because about 80% of the people who travel in the north are government and business users. They are the only ones who could afford it anyway. Perhaps the situation is different. I wonder if that would be the reason why, or are the circumstances just different perhaps?

Mr. O'Brien: I would like to answer that question. The American experience—and I would draw the attention of the committee to the American experience—has indicated that remote areas are frequently served by a remote airline. It is often an airline that is northern-based or locally-based, and when they introduced deregulation in the United States, that local carrier ceased business because he was knocked out by someone that came from afar. That carrier from afar frequently lost interest in that small community. They all think that they will generate business much more than happens. A small market can only develop so much. They brought in aircraft that were too large and then it happened that the local carrier discontinued service and then they withdrew the service or left it on a very interim basis and that small community lost the service that it had enjoyed over many years. I am just saying, many of these very small markets cannot sustain more than one carrier.

• 1555

Mr. Suluk: I wish to pursue it just one last time. Perhaps I will give you a specific example. We have a small airline based in northern Manitoba that operates into the Keewatin region. The whole region only has about 5,000 or so of population. Since their rates are quite too high for the ordinary population, a fledgling airline that used to be the Interior Central Airlines

[Translation]

M. O'Brien: Effectivement, mais on pourrait également baser la formule sur un chiffre d'affaire, ce qui réglerait le problème.

M. Taylor: Je vous remercie.

Le président: Merci monsieur Taylor. Je voudrais remercier les députés de leur collaboration, mais également leur demander leur indulgence en me permettant de donner la parole à M. Suluk pour poser une question étant donné qu'il vient du Nord et que le Nord a été mentionné plusieurs fois par M. O'Brien. M. Suluk voudrait poser une toute petite question et dire quelques mots et puisque M. Angus a brillamment réussi à limiter son intervention à une minute, nous sommes presque dans les temps.

M. Suluk: Merci monsieur le président. Peut-être est-il utile de protéger les lignes et les dessertes pour les compagnies aériennes, mais ce n'est peut-être pas nécessairement aussi intéressant pour la population. Je me demande si la raison pour laquelle les petites compagnies aériennes, celles qui desservent les régions isolées, où qu'elles soient d'ailleurs, dans le Nord ou ailleurs au Canada, les régions rurales par exemple, si la raison pour laquelle ces compagnies veulent garder la réglementation ou encore la protection de leurs lignes n'est pas précisément pour préserver leurs chiffres d'affaires. Mais est-ce nécessairement avantageux pour la population?

Si je dis cela, j'imagine que c'est parce qu'environ 80 p. 100 des gens qui se déplacent dans le Nord sont des gens d'affaires ou des fonctionnaires. En fait, ce sont les seuls qui peuvent se permettre de voyager par avion. Peut-être la situation est-elle différente. Mais je me demandais si ça ne serait pas précisément la raison, à moins que les circonstances ne soient pas les mêmes.

M. O'Brien: J'aimerais essayer de répondre à cette question. J'attire d'ailleurs l'attention du Comité sur l'expérience américaine car elle nous révèle que les régions éloignées sont souvent desservies par des compagnies aériennes locales. On constate qu'il s'agit souvent d'une compagnie aérienne locale, ou encore établie dans le nord, quand les États-Unis ont procédé à la déréglementation, ce genre de compagnie locale a dû fermer ses portes, évincé par une autre venant de loin. Fréquemment, on constate aussi que cette compagnie qui venait de loin perdait intérêt à desservir cette petite localité. En effet, les compagnies pensent en général qu'il y a beaucoup à gagner et elles sont déçues. Les appareils qu'elles utilisent sont trop gros et une fois que la compagnie locale a interrompu son service, voilà que sa remplaçante en fait autant ou bien le service est sporadique et les petites collectivités perdent ainsi les avantages dont elles avaient joui très longtemps. Tout cela pour vous dire que beaucoup de petits marchés ne peuvent pas s'accommoder de plus d'un transporteur.

M. Suluk: Je voudrais revenir à cela. Je voudrais y revenir une dernière fois. Je vais vous donner un exemple précis. Dans le nord du Manitoba, il y a une petite compagnie aérienne qui dessert la région de Keewatin. La population de toute cette région s'élève à 5,000 habitants environ. Étant donné que les tarifs sont beaucoup trop élevés pour la moyenne des gens, une

[Texte]

was taken over by what is called Nunasi Air, partly owned by the Inuit organization. They have a few old DC-3s and they started offering some charter fares, half of what the regular airline costs, and according to them, the majority or pretty well all of the people who booked on that were senior citizens. So I wonder if in situations like this, would you still think in the same way that these kinds of airlines should not be permitted to tap into other segments of the population perhaps?

Mr. O'Brien: I am just saying you have to be careful. In our own area, our charter rates are half what our regular service is. If we can fill a plane and know it is going, we will operate that plane for 50% of the regular flights. So it is very easy for someone to come in and do that, but it is maintaining service on a daily basis at loads that are 50% of load factors that is a costly business.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Suluk. And, Mr. O'Brien, I want to thank you very much. Your brief is part of the record and, as I say, I found it very interesting and it definitely found... We have heard some of the generality before and you have had the practical experience. So that is going to be interesting when we go behind closed doors. Thank you very, very much.

Mr. O'Brien: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine. Gentlemen, thank you very much. I will call the next witness we have before we go behind closed doors. It is United Parcel Service Canada Limited and I understand Mr. Smith, its President, is appearing along with Mr. Rapoport, its Vice-President.

Gentlemen, you have given us a brief, which we have, and you have also given us a summary of the brief. I have read it and our members have read it and know it is addressed to your business of delivery of parcel post and how you have grown. Of course, this is Freedom to Move, which is transportation, but you do mention in your brief about unfair competition, I gather, between the CN and Air Canada. If you want to give us your highlights, then perhaps we could throw it open to questions. We have read your brief and it is parcel post more than Freedom to Move, but I want you to direct the remarks, if you will, to the *Freedom to Move* document so we can zone in on our mandate, not necessarily your challenge. Although, if the transportation document affects your challenge in delivery of parcel post or parcels, that is where it is relevant.

Mr. Glenn C. Smith (President, United Parcel Service Canada Limited): Thank you, Mr. Chairman. My name is Glenn Smith. I am President of United Parcel Service Canada Limited and I would like to highlight some pertinent points in our brief with respect to trucking regulation.

UPS is a wholly-owned subsidiary of United Parcel Service Inc., which is headquartered in Greenwich, Connecticut. It is a private company. It is owned by more than 12,000 managers

[Traduction]

compagnie chancelante qui s'appelait autrefois *Interior Central Airlines* a été rachetée par la *Nunasi Air*, propriété en partie d'une organisation inuite. Avec quelques vieux DC-3, la compagnie a offert des tarifs *charter*, c'est-à-dire la moitié du tarif régulier, et on me dit que la majorité des usagers étaient des personnes âgées. Je me demande donc si dans des cas semblables, vous maintenez que ce genre de compagnie ne devrait pas avoir accès au marché et servir d'autres groupes peut-être?

M. O'Brien: Je vous dis tout simplement qu'il faut être prudent. Dans notre propre région, nos tarifs *charter* représentent la moitié du tarif régulier. Si nous pouvons vendre toutes les places sur un vol, nous pouvons nous permettre de demander 50 p. 100 du prix normal. N'importe qui peut le faire très facilement mais ce qui est coûteux c'est d'offrir un service quotidien en ne vendant que la moitié des places disponibles.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Suluk. Monsieur O'Brien, je tiens à vous remercier. Votre mémoire a été versé au compte rendu. Il est très intéressant et... Des témoins nous ont exposé la théorie et voilà que vous nous avez apporté l'expérience pratique. Nous allons certainement en faire bon usage quand nous rédigerons notre rapport. Merci beaucoup.

M. O'Brien: Merci, monsieur le président.

Le président: Très bien. Messieurs, merci beaucoup. Je demanderai aux prochains témoins de s'approcher et ensuite nous siégerons à huis clos. M. Smith, président de la société et M. Rapoport, vice-président, représentent la *United Parcel Service Canada Limited*.

Messieurs, vous nous avez envoyé votre mémoire, et nous l'avons reçu. Vous nous avez aussi fait parvenir un résumé de ce mémoire. Je l'ai lu et les autres membres du Comité en ont fait autant. Vous expliquez comment votre entreprise de livraison de colis a prospéré. Bien sûr, nous étudions ici le document *Aller sans entraves* qui traite de questions de transport mais je pense que dans votre mémoire vous faites allusion à la concurrence déloyale du CN et d'Air Canada. Si vous voulez bien faire ressortir les points saillants de votre mémoire, nous pourrions vous poser des questions. J'ai lu votre mémoire et vous parlez surtout de la livraison de colis plutôt que d'*Aller sans entraves*, et je vous demanderai d'aborder surtout les questions qui traitent de ce livre blanc, qui relève de notre mandat, même si ce n'est pas nécessairement votre principale préoccupation. Votre intervention est tout à fait pertinente dans la mesure où ce document portant sur le transport touche votre entreprise de livraison de colis.

M. Glenn C. Smith (président, United Parcel Service Canada Limited): Merci, monsieur le président. Je m'appelle Glenn Smith. Je suis le président de la *United Parcel Service Canada Limited* et j'aimerais signaler les points importants de votre mémoire en ce qui a trait à la réglementation du transport routier.

L'UPS est une filiale à 100 p. 100 de la *United Parcel Service Inc.*, dont le siège social se trouve à Greenwich au Connecticut. Il s'agit d'une société privée. Ses actionnaires

[Text]

and supervisors. It is owned by its managers and managed by its owners.

We are a specialist in the delivery of small parcels. There is no address within our licensed operating areas that is reachable by road that we will not serve. For example, UPS is the only small parcel carrier that serves most northern communities in Ontario on a regular basis with complete door to door coverage. We employ more than 1,100 Canadians at 32 locations, and our automotive fleet consists of 520 vehicles.

• 1600

Although we commenced our operations in 1974, it was not until 1981 that we were licensed by the Ontario Ministry of Transportation and Communication. In 1984 we delivered more than 8.4 million packages in Canada. We expect to exceed 10 million this year.

We are a specialist in the delivery of small parcels, which distinguishes us from couriers and messengers. We are not freight carriers. Everyone using UPS service pays the same price per package.

It is our submission that the federal Minister of Transport's views on the need for revised transportation regulation in Canada, if translated into federal legislation, will give Canadian shippers and receivers a greater variety in quality of package delivery services in every region of this country. However, it seems natural for some members of an industry who have enjoyed the protection of government regulation to resist a more competitive environment. But that resistance has proven to be irrational and completely unfounded.

For example, United Parcel Service was forced into a long and very expensive proceeding for the right to offer low-cost, prompt, dependable parcel delivery service using the public highways of Ontario. Over a four-year period we were obliged to appear before the Ontario Highway Transport Board in two expensive hearings; one which was the longest and most costly since the board was created in 1954. It was necessary to defend complex legal attacks in the Ontario Supreme Court on three occasions.

All of this was in the interest of obtaining permission to substitute trucks for exempt automobiles on the public highways of Ontario so that we could expand a unique low-cost parcel delivery service to the Ontario public. In the end we were awarded our licences, and, as a result, the industry was introduced for the first time to real competition in the important small parcel service sector. It is satisfying to note now, five years after Ontario issued UPS its intra and extra authorities, that competition resulting from our licensing has improved employment opportunities in the industry. In addition, lower parcel delivery costs prevail in every region of the province, benefiting small and large business shippers and consumers alike.

[Translation]

sont les quelque 12,000 cadres et agents de maîtrise de la compagnie, qui en sont propriétaires.

Nous nous spécialisons dans la livraison des petits colis. Dans la région pour laquelle nous détenons un permis, nous livrons à toutes les adresses qui sont accessibles par route. Par exemple, l'UPS est le seul transporteur de petits colis qui dessert les localités septentrionales de l'Ontario de façon régulière avec livraison à domicile. Nous employons plus de 1,100 Canadiens dans 32 bureaux, et notre parc automobile comporte 520 véhicules.

Même si nos activités remontent à 1974, nous n'avons obtenu notre permis du ministère ontarien des Transports et des Communications qu'en 1981. En 1984, nous avons livré plus de 8,4 millions de colis au Canada. Cette année, nous nous attendons à en livrer plus de 10 millions.

Nous nous spécialisons dans la livraison de petits colis, ce qui nous distingue des messageries et des messagers. Nous ne transportons pas de marchandises. Tous nos clients payent le même tarif par colis.

Nous pensons que si le point de vue du ministre fédéral des Transports sur l'opportunité de revoir la réglementation des transports est concrétisé dans une loi fédérale, les expéditeurs et les destinataires canadiens vont pouvoir compter sur une gamme plus variée de services en ce qui concerne la livraison de colis dans chaque région du pays. Néanmoins, tout naturellement, certains participants à ce secteur qui ont joui de la protection de la réglementation gouvernementale voudront s'opposer à une concurrence plus serrée. Cette opposition se révèle illogique et tout à fait injustifiée.

Par exemple, la *United Parcel Service* a été forcée d'entreprendre de longues démarches coûteuses pour obtenir le droit d'offrir un service de livraison de colis fiable, rapide et à bon marché qui exigeait l'utilisation du réseau routier ontarien. En l'espace de quatre années, nous avons été obligés de comparaître devant la Commission ontarienne du transport routier à l'occasion de deux audiences qui nous ont coûté très cher. L'une de ces audiences est la plus longue et la plus coûteuse de toute l'histoire de la Commission, créée en 1954. À trois reprises, nous avons été obligés de nous défendre dans des affaires fort complexes devant la Cour suprême de l'Ontario.

Si nous avons dû faire tout cela, c'était pour obtenir la permission de remplacer par des camions les automobiles que nous utilisions sur les routes ontariennes dans le but de donner de l'expansion en Ontario à notre service inégalé de livraison à bon marché. En fin de compte, nous avons obtenu nos permis, ce qui a signifié que le secteur connaissait pour la première fois un concurrent réel dans la livraison des petits colis. Nous constatons avec satisfaction que, cinq ans après que l'Ontario a octroyé à l'UPS des permis pour circuler à l'intérieur de la province et en sortir, la concurrence découlant de notre présence a multiplié les emplois dans le secteur. En outre, dans chaque région de la province, les coûts de livraison des petits colis ont diminué, et ce sont les petites comme les grandes entreprises de même que les consommateurs qui en profitent.

[Texte]

It is unfortunate that the full benefits to Ontario shippers and receivers could not have been delivered five years earlier. There are several significant issues surrounding trucking regulation in general as it applies to small parcels, but there are only a few that I would like to discuss specifically. The most important is regulation that allows for the restriction of entry into the marketplace.

As this committee is aware, the federal government has chosen the provincial boards to exercise its exclusive powers regarding extra-provincial trucking. The provinces, by and large, have been regulating the entry of competitors into the public commercial vehicle sectors using subjective tests such as public necessity and convenience. The burden heretofore has been on the applicant to show the services provided by existing carriers are inadequate, unsatisfactory, or show that licensed carriers are unable or unwilling to provide the required service.

Today there is much talk about removing the test of public necessity and convenience and replacing it with a simple fitness test. This would appear at first glance to remove any concerns that a would-be applicant might have regarding trucking regulation in Canada. However, it is not a simple fitness test that faces an applicant.

The market test allows an applicant or a licensed carrier to force an applicant into a long expensive hearing process if there is a belief that an already licensed carrier will be adversely affected by competition from the applicant. If the market test is approved by federal or provincial legislators, the opportunity for the development of a viable and competitive transportation system will once more be sacrificed on the altar of protectionism.

If the federal government entered into this process of revising transportation regulation with the idea that easier entry into the marketplace is desirable, then the market test must be rejected. Otherwise, nothing is changed.

• 1605

Existing licensed carriers, fearing new competition, will use the Market Test to delay unduly any serious competitor from entering the market. They will do so at great expense to themselves, to the applicant and ultimately to the shipping and receiving public.

In fact, there are just a few constructive elements in the current proposed regulatory procedures, one being the judicious intervention of the Combines Investigation Unit of the Department of Consumer and Corporate Affairs in application hearings. We support the expansion of their active role in these cases. Many carriers are predisposed to interfere with the introduction of new competitors through the regulatory process. Both current and proposed legislation allows for continued interference, and for the record, United Parcel Service does not protest competition in any form.

[Traduction]

C'est dommage que tous ces avantages dont profitent actuellement les expéditeurs et les destinataires ontariens n'aient pas pu être offerts cinq ans plus tôt. Il y a plusieurs enjeux importants dans le domaine de la réglementation du transport de petits colis par camion, mais je me limiterai à en discuter quelques-uns dont le principal, c'est-à-dire la réglementation visant à restreindre l'entrée sur le marché.

Comme les membres du Comité le savent, le gouvernement fédéral a choisi de confier aux commissions provinciales l'autorité exclusive du transport par camion à l'extérieur de la province. En général, les provinces ont réglementé l'entrée des concurrents sur le marché du transport motorisé commercial à partir de critère comme la nécessité et la commodité. Jusqu'à maintenant, il incombait aux demandeurs de permis de démontrer que les services offerts par les transporteurs existants étaient insuffisants, insatisfaisants, et de démontrer par ailleurs que les transporteurs existants, détenteurs de permis, étaient incapables ou peu disposés à offrir le service demandé.

Désormais, il est question de supprimer ce critère de nécessité et la commodité pour le remplacer par le simple critère des conditions matérielles. À première vue, cela pourrait apaiser les inquiétudes concernant la réglementation que pourraient avoir les éventuels participants de ce secteur. Toutefois, ce n'est pas tout.

Le critère du marché permet à un demandeur ou à un détenteur de permis de forcer la tenue d'audiences selon un processus long et coûteux si on estime que la concurrence éventuelle pourrait nuire à quelqu'un qui est déjà dans le secteur. Si les législateurs fédéraux et provinciaux approuvent ces critères du marché, l'occasion de donner de l'expansion à un réseau de transport rentable et compétitif sera une fois de plus sacrifiée sur l'autel du protectionnisme.

Ce critère du marché doit être absolument rejeté si tant est que le gouvernement fédéral veut revoir la réglementation en matière de transport sous prétexte qu'il estime souhaitable d'ouvrir le marché.

Les participants actuels, de crainte d'être concurrencés, auront recours au critère du marché pour retarder indûment l'entrée de tout concurrent potentiel. Cela leur coûtera très cher, de même qu'aux demandeurs de permis et en fin de compte, ce sont les expéditeurs et les destinataires qui en feront les frais.

En fait, il n'y a que quelques éléments positifs dans le projet actuel de procédure de réglementation, à savoir l'intervention judicieuse du service des enquêtes sur les coalitions du ministère de la Consommation et des Corporations, qui prévoit des audiences. Dans ce cas-là, nous voyons d'un très bon oeil le développement du rôle de ce service. Nombre de transporteurs choisissent d'emblée d'entraver la venue de nouveaux concurrents et pour cela, ils tablent sur la réglementation. La loi actuelle, comme le projet de loi, prévoit une intervention constante, et je tiens à souligner que la *United Parcel Service* ne s'oppose absolument pas à la concurrence, loin de là.

[Text]

We believe the public is the beneficiary of having a variety of small parcel services available. Not only is there a wider choice of service and rates available, but the competition keeps management at each of these services on its toes. Competition compels us to strive to improve productivity in order to reduce our operating costs and to hold our rates at a competitive level. Competition inspires us to maintain the highest possible standards of service to our customers.

As a competitor of Canada Post, UPS does have a strong interest in Canada Post's operation under its mandate. It is our view that Canada Post must be required to recover its costs in each of its competitive services, without any subsidy from its monopoly revenue. The government should insist upon accurate costing as the foundation of the postal rates setting process to ensure that each class of mail recover its true costs, except in rare cases, for example, where the blind might be involved.

We know Canada Post is not financially self-sufficient. It receives healthy annual subsidies from the government, and in the first three years of the corporation's existence, it received \$746 million. Because of the dominant position of first-class mail in the post office, an increase of only 1¢ in postage for first-class mail will provide a subsidy of 88¢ for every piece of fourth-class mail handled by Canada Post. That amounts to a subsidy of nearly 30% on each parcel handled. You can understand our concern. It is obvious that firms operating in the private sector would find it extremely difficult to compete with a Crown corporation and stay in business.

There is no objection to fair competition from Canada Post, Air Canada or Canadian National, or from any private sector company, as long as the same regulatory principles apply to all. However, the same principles do not apply to all. Only a small segment of private sector parcel carriers are blocked from entry into the market-place by prolonged and costly hearings in the provinces.

Ironically, the current regulatory system does not cover all private sector carriers. Many parcel carriers face no regulatory machinery pertaining to parcel delivery whatsoever. For example, buses, taxi cabs, municipal or local cartage companies, bicycle or messenger services and private vehicles enjoy the same exemption from trucking regulation as the federal government does.

To put all competitors on a fair footing, it would be appropriate to allow vehicles engaged exclusively in the carrying of parcels of a maximum weight of 100 pounds, with each parcel charged for and considered as a distinct shipment, to be exempt from the restricted entry regulation. This has been the case in the United States since 1980, and it could just as easily happen here. This could be accomplished under the Motor Vehicle Transport Act, Section 5, by Order in Council,

[Translation]

Nous pensons qu'il y va de l'intérêt du public que d'offrir toute une gamme de services pour le transport des petits colis. En plus d'offrir des services variés à des taux variés, la concurrence permet de stimuler efficacement les gestionnaires. En effet, la concurrence nous force à améliorer notre productivité afin de réduire nos coûts d'exploitation tout en maintenant des tarifs compétitifs. La concurrence nous incite à offrir la plus grande qualité de services possible à nos clients.

En tant que concurrent de la Société canadienne des postes, l'UPS s'intéresse vivement aux services assurés par la Société dans le cadre de son mandat. Nous estimons que Postes Canada doit être forcée de rentrer dans ses frais pour ce qui est de tous les services compétitifs qu'elle assure, et qu'il lui soit interdit de puiser dans ses recettes de monopole pour subventionner ces derniers. Le gouvernement devrait exiger que la Société des postes établisse ses tarifs postaux à partir d'un calcul précis de ses coûts permettant ainsi d'expédier chaque classe de courrier avec recouvrement de coûts, à de rares exceptions près, par exemple, dans le cas des aveugles.

Nous savons que la Société canadienne des postes n'est pas autonome financièrement. Chaque année, elle reçoit d'importantes subventions de la part du gouvernement car elle a reçu 746 millions de dollars au cours de ses trois premières années d'existence. Étant donné la position très solide du courrier de première classe, une augmentation de 1 cent du tarif postal pour ce courrier se traduit par une subvention de 88 cents pour chaque pièce de courrier de quatrième classe acheminé par Postes Canada. Il s'agit donc d'une subvention de 30 p. 100 pour chaque colis transporté. Par conséquent, vous comprenez notre inquiétude. Il est évident que les entreprises du secteur privé trouvent très difficile de concurrencer une société de la Couronne et de se maintenir à flot.

Nous ne voyons pas d'inconvénients à une concurrence loyale de la part de Postes Canada, d'Air Canada ou du CN, ou encore de toute autre compagnie privée, tant et aussi longtemps que les mêmes principes de réglementation s'appliquent à tous. Toutefois, les mêmes principes ne s'appliquent pas à tous. Quelques-uns des transporteurs de colis du secteur privé se voient refusée l'entrée sur le marché en raison d'audiences longues et coûteuses devant les autorités provinciales.

L'ironie du sort fait que le régime réglementaire actuel ne touche pas tous les transporteurs du secteur privé. Nombre de transporteurs de colis échappent au filet réglementaire concernant la livraison de colis. Par exemple, les autobus, les taxis, les compagnies de transport municipales et locales, les services de messagerie utilisant les bicyclettes ou les véhicules privés, jouissent de la même exemption que le gouvernement fédéral.

Pour placer tous les concurrents sur un pied d'égalité, il conviendrait de permettre aux véhicules qui transportent exclusivement des colis d'un poids maximum de 100 livres, chaque colis étant tarifé et considéré comme un envoi distinct, d'échapper à la réglementation restreignant l'entrée. Depuis 1980, c'est le cas aux États-Unis, et on pourrait très bien en faire autant ici. On pourrait très bien le faire par décret du conseil, en vertu de l'article 5 de la Loi sur le transport par

[Texte]

then by the CTC by their order under the National Transportation Act.

As a direct result of the Motor Carrier Act of 1980 in the United States, service to remote areas in that country has improved. This fact should be of considerable interest to Canadian regulators who have for decades been concerned about the lack of adequate and affordable parcel delivery services to and from mines, tourist and lumber camps, reserves, and farms in this country's remote areas. In a recent United States Department of Transport Motor Carrier Act follow-up were several startling and encouraging findings that reinforced the UPS recommendation for relaxed entry into the market-place. The study found there was a net gain of carriers serving rural areas. This finding contradicts the thesis that carriers would abandon service.

• 1610

Freight rates in rural areas are generally increasing only slightly, or even declining for some, despite the overall increase and demand for trucking services nation-wide.

Before United Parcel Service Canada Ltd. was licensed to operate in Ontario, there was no regular, affordable small parcel service in most northern Ontario communities. Today virtually every community is served by UPS with prompt and courteous door-to-door service at costs competitive with those of Canada Post.

For six years in Ontario UPS was vigorously opposed by its competitors in proceedings before municipal and provincial regulatory tribunals and in the courts. In the five years since our application was approved by the Ontario Highway Transport Board, competition has increased; service has improved substantially, particularly to the most remote regions of the province; average prices are well below the norm of five years ago; our competitors are flourishing; and UPS is profitable and in a position to expand.

As for the commitment and ability of UPS to offer a reliable low-cost service to remote regions of the United States, the Interstate Commerce Commission found

It is abundantly clear that UPS is providing the public with a broad service, designed to meet the public needs, that is far superior to that of parcel post or any other carrier . . . at a comparable, and oftentimes lower cost.

One is impressed by the fact that every effort by protestants to find a pair of points at the most remote areas possible, which the applicant would decline to serve, resulted in

[Traduction]

véhicules moteur ou encore par une ordonnance de la CCT, en vertu de la Loi nationale sur les transports.

Le service dans les régions éloignées des États-Unis s'est grandement amélioré après l'adoption en 1980 de la *Motor Carrier Act*. Ce fait intéressera considérablement les responsables de la réglementation au Canada qui depuis des dizaines d'années s'inquiète de l'absence d'un service de livraison des colis à un prix abordable dans les régions minières, dans les camps de touristes et de bûcherons, dans les réserves, dans les régions agricoles éloignées du pays. Récemment, le ministère américain des Transports a fait une étude du suivi de la *Motor Carrier Act* afin de constater quels étaient les services de livraison dans les agglomérations rurales. On y trouve des conclusions étonnantes et encourageantes qui incident davantage l'UPS à recommander l'ouverture du marché. L'étude a prouvé qu'il y avait eu augmentation nette du nombre de transporteurs dans les régions rurales. Cette conclusion infirme l'argument voulant que les transporteurs auraient tendance à abandonner le service.

On constate qu'en général les tarifs de transport des marchandises dans les régions rurales subissent une légère augmentation, voire dans certains cas une baisse, malgré l'accroissement général de la demande dans le secteur du camionnage.

Avant que la *United Parcel Service Canada Ltd.* obtienne un permis d'exploitation en Ontario, il n'existait pas de service régulier et à prix abordable pour le transport des petits colis dans la plupart des localités du Nord de l'Ontario. Aujourd'hui, presque toutes les localités sont desservies par l'UPS et elles peuvent compter sur un service à domicile courtois et rapide, à des prix qui soutiennent la concurrence de la Société canadienne des postes.

Six années durant, les concurrents de l'UPS en Ontario se sont vigoureusement opposés à ce que notre compagnie comparaisse devant les tribunaux de réglementation municipaux et provinciaux et devant les instances judiciaires. Depuis que notre demande a été approuvée par la Commission ontarienne du transport routier, il y a cinq ans, la concurrence s'est intensifiée et le service s'est beaucoup amélioré, surtout dans les régions éloignées de la province. La moyenne de nos tarifs est inférieure à la norme d'il y a cinq ans. Nos concurrents prospèrent et l'UPS est une compagnie rentable, capable de se développer.

Pour ce qui est de l'engagement pris par l'UPS quant à sa capacité d'offrir des services fiables à bon marché dans les régions éloignées des États-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a conclu ceci:

Il est évident que l'UPS offre au public toute une gamme de services, répondant à ses besoins, et ces services sont bien supérieurs au service postal ou au service offert par d'autres transporteurs, et cela à des tarifs comparables et souvent inférieurs.

Il est impressionnant de constater que malgré tous les efforts pour le démontrer, on n'a pas pu trouver deux endroits dans les régions les plus éloignées où le demandeur aurait refusé

[Text]

complete failure. Applicant showed it was clearly ready, willing and able to provide service to the fullest extent of its authority. At no time did the protestants succeed in showing a single service deficiency on the part of the applicant.

With those remarks the Interstate Commerce Commission granted United Parcel Service authority to serve all 48 continental United States.

Canada and Canadian shippers and receivers have gained considerably from the presence of UPS in other areas as well. For example, more than 1,100 Canadians have jobs with good pay and benefits. Our annual payroll is now up to \$20 million. Canadian managers and supervisors are receiving company stock and dividends through the Managers Incentive Plan. A majority of the company's board of directors are Canadians.

Finally, it must be noted that a carrier of small parcels operating a comprehensive service to virtually every address in the province has a productive and long-term working relationship with every shipping and receiving customer in every community. More than almost any other kind of business, ours is one that must integrate itself completely with customers at every crossroads in every county, region, and district of the province. The fact that the company's parent was founded in the United States pales into insignificance in these circumstances.

In conclusion, we believe it is in the purview of this government to grant UPS a broad operating authority to serve the vast majority of Canadian communities. UPS will welcome the opportunity to serve broad geographic areas throughout Canada, as demonstrated in Ontario, if given the privilege. However, the current and proposed federal and provincial regulations in each of the provinces permit our competitors to frustrate our attempts to expand our services beyond Ontario to the rest of Canada. We are asking that you recommend to the Minister of Transportation and to your House of Commons colleagues that market entry restrictions be removed for single piece shipments under 100 pounds where the vehicle carries only such shipments.

Thank you, Mr. Chairman. I am normally used to a little faster delivery. I apologize for the few extra minutes.

The Chairman: You did skip over parts of the earlier brief. I started to follow your summary. I am glad you skipped over parts of it, but what you had to say was interesting. Fundamentally—and I think you understand—in terms of *Freedom to Move*, as I mentioned in my opening remarks, the recommendation you want us to do is, as far as I can see—later on we can discuss it—maybe a little beyond our ambit. I found it very interesting. What I did find very interesting was the philosophy of the lack of regulation in effecting the Ontario situation and more competition. There was not a drop in service. There were more competitors and the other things which we have heard in terms of the transportation elements that we are considering. So I think that was most relevant for our present study. I understand your thrust about the 100-pound recommendation, which really is a little beyond the

[Translation]

d'offrir ces services. Le demandeur avait montré à l'évidence qu'il était prêt, apte et disposé à offrir tous les services qui lui étaient autorisés. Jamais, les opposants n'ont réussi à démontrer une seule lacune de la part du demandeur.

C'est en ces termes que l'*Interstate Commerce Commission* a donné à la *United Parcel Service* la permission de desservir les 48 États continentaux des États-Unis.

Le Canada et les expéditeurs et destinataires canadiens ont beaucoup gagné par la présence de l'UPS à d'autres égards également. Par exemple, 1,100 Canadiens ont des emplois bien rémunérés et avec de bons avantages sociaux. Notre masse salariale annuelle s'élève actuellement à 20 millions de dollars. Les cadres et les agents de maîtrise canadiens reçoivent des actions et des dividendes de la société au titre d'un régime d'encouragement des cadres. La majorité des membres du conseil d'administration de la société sont Canadiens.

En terminant, il importe de faire remarquer qu'un transporteur de petits colis offrant un service complet vers toutes les destinations de la province établit des rapports de travail productifs et solides avec chaque expéditeur et destinataire dans chacune des collectivités. Plus que toute autre genre d'entreprise, notre entreprise doit s'adapter complètement à ses clients de chaque comté, région, district de la province. Le fait que la société mère ait été fondée aux États-Unis importe peu dans ces conditions.

En conclusion, nous pensons qu'il incombe à ce gouvernement-ci de donner à l'UPS un permis global pour desservir la vaste majorité des agglomérations canadiennes. L'UPS souhaite vivement desservir de vastes régions du Canada, de la même façon qu'elle l'a fait en Ontario. Toutefois, les règlements actuels et proposés, aux paliers fédéral et provincial, permettent à nos concurrents de contrecarrer nos efforts pour étendre notre service aux autres provinces canadiennes. Nous vous demandons de recommander au ministre des Transports et à vos collègues à la Chambre des communes de supprimer les restrictions d'entrée sur le marché pour ce qui est des envois individuels jusqu'à 100 livres quand le véhicule utilisé ne transporte que des marchandises.

Merci, monsieur le président. D'habitude, je lis beaucoup plus vite. Excusez-moi d'avoir pris quelques minutes supplémentaires.

Le président: Vous avez laissé de côté certains paragraphes de votre mémoire. Je croyais que vous alliez lire votre résumé. Je suis content que vous n'ayez pas lu la totalité de votre mémoire et ce que vous avez dit est intéressant. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous étudions *Aller sans entraves* et je pense que vous comprendrez que la recommandation que vous nous faites, et nous pourrions en parler tout à l'heure, n'est peut-être pas de notre ressort. Ce que vous avez dit est fort intéressant. En l'occurrence, les conséquences de l'absence de réglementation sur la situation ontarienne et sur la situation de concurrence. Vous avez dit qu'il n'y a pas eu de déclin dans le service et que plus de concurrents sont entrés sur le marché. J'ai aussi trouvé intéressant ce que vous avez dit du point de vue du transport, sujet que nous étudions en propre. Ce que vous avez dit est donc fort intéressant pour notre étude en cours. Je

[Texte]

mandate of *Freedom to Move*, but it certainly has informed us. Sometimes this committee get the Post Office before it, and that will make it even more relevant.

• 1615

Mr. Smith: I think in the memorandum of understanding that was signed there is a provision for the First Ministers to exempt classes of commodities and services from entry regulation. I believe that is a part of the *Freedom to Move*. And I would say that under that section we are requesting that small packages under 100 pounds be added to that list of commodities or services.

The Chairman: We will have our staff look at that, Mr. Smith.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Smith, welcome. I appreciate your presentation. I would like to extend another welcome to Max Rapoport. He was the counsel to a select committee of the Ontario Legislature back in 1976-1977 which studied trucking in the province of Ontario. I was a member of that committee, and Max was our legal adviser. It is really good to see you again. Some members may have noticed in the weeks when we have been on the road that I have been wearing a certain tie pin in the shape of a truck. That was a gift from our counsel. I would just like to let you know that I still have it and I still wear it with pride.

Mr. Max Rapoport, Q.C. (Vice-President, United Parcel Service Canada Ltd.): I have lost mine.

Mr. Angus: I want to ask two questions; things that really were not dealt with in your brief.

We have spent a lot of time in this committee talking about confidential contracts, thinking in terms of the large shippers, the railways, having the ability to strike private deals. I am wondering whether your company would be in a position either to take advantage of those confidential contracts or would be adversely affected in any way by your competitors taking advantage of those opportunities.

Mr. Smith: I served on the rates committee for the Ontario reregulation effort, if you like, and that was a hot topic of debate. We do not have any confidential contracts, nor do we have any discounted rates. It is very similar to parcel post; there is a single tariff published on a single page.

I personally am opposed to confidential rates, because I think when you close the doors, or when you have something confidential, it gives the appearance of something that is maybe not quite kosher. We believe in having our rates straight up forward. Anybody can look at them; anybody can make the comparisons, including shipper and receiver. I do not

[Traduction]

comprends ce que vous nous dites à propos des colis de 100 livres, mais on ne peut pas dire que cela fasse partie du mandat qui nous est confié au titre de *Aller sans entraves*. Néanmoins, nous sommes renseignés sur la question et quand le Comité invitera les représentants de la Société canadienne des postes à comparaître, votre déposition nous sera d'autant plus utile.

M. Smith: Je pense que le protocole d'entente qui a été signé par les premiers ministres prévoit l'exemption de certaines catégories de denrées et de services qui échapperaient dès lors au règlement d'entrée. Si je ne m'abuse, tout cela fait partie du Livre blanc. À ce titre, nous demandons que les petits colis d'un poids inférieur à 100 livres soient ajoutés à la liste des denrées et services exemptés.

Le président: Notre personnel va étudier la question, monsieur Smith.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Smith, bienvenue. Je vous remercie de votre exposé. Je voudrais également souhaiter la bienvenue à Max Rapoport. Quand un petit comité de l'Assemblée législative ontarienne a été formé en 1976-1977, pour étudier la situation du camionnage en Ontario, M. Rapoport en était le conseiller. Pour ma part, je faisais partie du comité alors que Max était notre conseiller juridique. Je suis content de vous revoir. Certains députés ont peut-être remarqué que ces dernières semaines, en voyage, je portais une épingle en forme de camion. C'est le conseiller juridique du comité d'alors qui m'en avait fait cadeau et je voudrais qu'il sache que je l'ai encore et que je la porte encore fièrement.

M. Max Rapoport, c.r. (vice-président, United Parcel Service Canada Ltd.): Quant à moi, j'ai perdu la mienne.

M. Angus: Je voudrais vous poser deux questions. Il s'agit de deux domaines dont vous ne traitez pas vraiment dans votre exposé.

Nous avons beaucoup parlé des contrats confidentiels en vertu desquels de gros expéditeurs et des compagnies ferroviaires concluent des marchés privés. Je me demandais si votre compagnie serait en mesure de tirer parti de ce genre de contrats confidentiels ou encore, si vous trouveriez nuisible que vos concurrents concluent de telles ententes.

M. Smith: J'ai siégé au comité sur les tarifs quand l'Ontario a essayé d'établir une nouvelle réglementation et à l'époque, c'était un sujet chaudement débattu. Nous n'avons pas recours aux contrats confidentiels et nous n'offrons pas de rabais. Nos tarifs sont semblables à ceux de la Poste et il n'y a qu'un seul tarif qui est publié.

Personnellement, je suis contre les contrats confidentiels, car tout ce qui se fait à huis clos, tout ce qui est confidentiel, prend une allure qui souvent n'est pas cachère. Nous croyons fermement qu'il importe d'annoncer nos tarifs pour que tout le monde puisse en prendre connaissance, faire des comparaisons, qu'ils soient expéditeurs ou destinataires. Je ne vois pas ce que

[Text]

really see how we would gain either for or against confidentiality of the rates. We would be opposed to it, but that is our own preference.

Mr. Angus: In the manner in which you strike your rates, is there a certain amount of cross-subsidization built in? In other words, on a per-pound-mile basis to go from Toronto to Thunder Bay, say, is there a subsidy from Toronto to Ottawa, the more lucrative runs?

Mr. Smith: The real distinction between a small parcel carrier and a freight line is that we do no costing on line basis or route basis. We average our costs over wide areas—zones, as we call them. We will take an average of expense and then we will develop our rates to cover those expenses. So inherent in that is cross-subsidization throughout.

But when you take 100 small packages coming from an area—take the municipality of Kitchener-Waterloo—that might be scattered over the whole area, the theory of the small package operation is to consolidate those shipments at every point you can and put them into one trailer. So when you move a trailer from Cambridge to Toronto, the cost of that line move is then shared over 100 packages, or in the case of a full trailer, 2,000 packages.

We never develop a cost on a straight line move; it is just on the broad area. And we take the bitter with the sweet. Some people can argue, and I do occasionally, that it probably costs more to deliver packages in downtown Toronto than it does in a Peterborough or a Kenora once you distribute the line haul. That is because of congestion and several other things.

Mr. Angus: A final question. You make reference in your brief to freedom to enter the marketplace. Should there be controls on freedom to exit?

Mr. Smith: I do not see how you could have freedom to exit. I think that is anybody's choice at any time to get out.

• 1620

My feeling is that in the marketplace if somebody exits a market, generally there is somebody there to fill that void if there is in fact something to be gained from it. If somebody decides for some reason that they are not competitive enough to continue in a market, then they are going to be forced to withdraw.

Mr. Angus: What happens, though, if you are the only one? It may not be a fair question in terms of the kind of service you provide, because there is always the Canada Post option. But if you are the only one that is providing service and you decide, for whatever reason, that it is no longer appropriate for your company to service that community, should there be some mechanism you would have to go through just in terms of giving advance notice?

[Translation]

nous pourrions gagner de plus si les tarifs étaient confidentiels. Pour ma part, je suis contre mais c'est une préférence propre à notre compagnie.

M. Angus: Dans la façon dont vous établissez vos barèmes tarifaires, y a-t-il interfinancement automatique? En d'autres termes, pour ce qui est du tarif entre Toronto et Thunder Bay, fondé sur le poids et la distance à parcourir, se trouve-t-il une subvention provenant de ce que vous obtenez entre Toronto et Ottawa, parcours plus lucratif?

M. Smith: Ce qui différencie les transporteurs de petits colis et les transporteurs de marchandises est le fait que nous n'établissons pas nos coûts suivant les parcours. Nos coûts sont le résultat d'une moyenne calculée sur de vastes régions, ce que nous appelons des zones. Nous calculons les dépenses moyennes et à partir de cela nous fixons les tarifs pour couvrir nos dépenses. On peut donc dire qu'il y a vraiment interfinancement intégré.

Prenez le cas de 100 petits colis, provenant d'une région donnée, la municipalité et les environs de Kitchener-Waterloo. En théorie, on essaiera avant tout de réunir ces petits colis en un point donné pour en faire un seul chargement. La cargaison est expédiée de Cambridge à Toronto, et c'est ainsi que le coût de ce parcours est répercuté sur les 100 colis, et dans le cas où le véhicule est chargé à pleine capacité, sur 2,000 colis.

Nous n'établissons jamais le coût d'un seul parcours et nous ne le faisons que sur une région assez étendue. Cela comporte des avantages et des inconvénients. Certains prétendent, et je le fais à l'occasion, qu'il en coûte peut-être davantage de livrer des colis au centre ville de Toronto qu'à Peterborough ou à Kenora, à cause de la congestion et de nombreux autres facteurs.

M. Angus: Une dernière question. Dans votre mémoire, vous parlez de la liberté d'entrer sur le marché. Est-ce que vous pensez qu'on devrait réglementer la sortie?

M. Smith: Je ne sais pas comment vous pourriez le faire. Je pense que chacun est libre de quitter le marché quand il le veut.

J'ai la nette impression que quand quelqu'un quitte le marché, il trouve un remplaçant immédiatement si tant est que c'est lucratif. Si quelqu'un décide pour une raison quelconque qu'il n'arrive pas à relever le défi de la concurrence, il se voit forcé de se retirer.

M. Angus: Que se passe-t-il en cas de monopole? La question n'est peut-être pas très juste étant donné le service que vous assurez, car il y a toujours possibilité de recours à la Société canadienne des postes. Mais si vous avez le monopole et que vous décidez, pour une raison quelconque, de cesser d'assurer le service dans une localité donnée, devrait-il exister un mécanisme quelconque, ne serait-ce que pour donner un préavis?

[Texte]

Mr. Smith: To answer that in a different way, I think if you appear before a regulatory tribunal and put on a case that says we promise to do thus and so, and at some point you decide it is not in your best interest to do part of that, then I would not object to having you come back before that regulatory tribunal and justify why you did that. Because maybe if you are going to withdraw from this area in this area, pull the whole thing back . . .

Mr. Angus: I was thinking more in the context of freedom to enter, freedom to exit. Some people have suggested that we should place controls on the exit part while leaving the entry part wide open.

Mr. Smith: I personally would not object to it.

Mr. Rapoport: There has been such a regulation on the books in Ontario for 30 years, and it has never been effective. If a man wants to go, he goes. The regulatory people really do not care if he goes, because there is competition to take his place if competition is warranted.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I was very interested in your brief. I think you have set out one point very, very succinctly and very definitely, and that is the matter of entry. Actually, I think millions of dollars of investment have been thwarted in this country because highway traffic boards have refused to give permits to enter. People were willing to follow all the safety rules, provide all the money, get all the insurance necessary, but they could not get a certificate because some bureaucrats thought they should not get in there. I like the way you have set that out. You mentioned definitely the fact that you would like to expand into other provinces, but highway traffic boards or regulatory authorities will not let you do that.

Once we get into a freedom to move era, if the provinces refuse to give up their highway traffic boards and entries for interprovincial traffic, would you suggest that we would then take back that authority that properly belongs to the federal government?

Mr. Smith: Absolutely. We spent \$5 million in Ontario, and I am not in a position to do that in Quebec now or Manitoba. Even though somebody might say well why do you not go ahead and apply again, I am not ready to roll those dice.

Mr. Taylor: Thank you. That is all I had in mind.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. I think Mr. Taylor did summarize it well in terms of some of the philosophy of your business and how some of it can be transferred perhaps into the other forms of transport. It does touch some of the problems we have been dealing with and have to wrestle with and now have to try to put down on paper.

Mr. Smith: There is a big distinction between small package and transportation freight, and I am afraid most of what I have read in your proceedings have been relegated to your heavy-hauler freight industry.

[Traduction]

M. Smith: Je vais aborder votre question sous un angle différent. Si devant un tribunal de réglementation vous promettez d'assurer un service donné, et si après vous constatez que ce n'est pas intéressant, alors je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'on vous oblige à comparaître de nouveau devant le tribunal de réglementation pour lui donner des explications. En effet, en se retirant d'une région donnée, . . .

M. Angus: Ma question portait surtout sur la liberté d'entrer ou de partir. Certains ont proposé qu'on surveille les sorties tout en laissant l'entrée libre.

M. Smith: Pour ma part, je n'y vois pas d'inconvénients.

M. Rapoport: Il y a 30 ans qu'on envisage une telle réglementation en Ontario mais cela n'a jamais rien donné. Si quelqu'un veut quitter le marché, il le quitte. Les responsables de la réglementation ne s'en soucient guère, car si le marché en vaut la peine, on trouve toujours un concurrent.

M. Angus: Merci, messieurs. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Votre mémoire est fort intéressant. Vous y expliquez votre point de vue de façon concise notamment au sujet de l'entrée sur le marché. En fait, je pense qu'on a perdu des millions de dollars d'investissements au Canada parce que les commissions de circulation routière ont refusé des permis d'entrée. Les gens sont prêts à respecter toutes les règles de sécurité, à investir, à obtenir les garanties nécessaires, mais en fin de compte, ils n'arrivent pas à obtenir le permis parce que des fonctionnaires s'y opposent. J'aime la façon dont vous avez présenté les choses. Vous avez bien précisé que vous souhaitiez étendre vos services à d'autres provinces, mais que les commissions de circulation routière ou les autorités responsables vous le refusaient.

Quand nous pourrions aller sans entraves, si les provinces veulent à tout prix maintenir les commissions de circulation routière et empêcher la circulation interprovinciale, diriez-vous qu'il faudrait que le gouvernement fédéral assume de nouveaux pouvoirs qui lui appartiennent véritablement?

M. Smith: Tout à fait. Nous dépensons 5 millions de dollars en Ontario et nous n'avons pas la possibilité de le faire au Québec ou au Manitoba. On pourrait certainement me dire pourquoi ne pas réitérer votre demande mais je ne suis pas prêt à courir le risque.

M. Taylor: Merci. C'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Je pense que M. Taylor a bien résumé les principes de votre entreprise et la façon dont on pourrait peut-être les appliquer à d'autres secteurs du transport. Ces principes reprennent certains enjeux dont nous avons parlé, que nous avons tenté de démêler, et dont il nous faut maintenant parler dans notre rapport.

M. Smith: Il y a une différence essentielle entre le transport de petits colis et le transport de marchandises. Toutefois, la grande majorité de vos discussions, d'après ce que j'en ai lu, portait sur le transport par gros transporteurs.

[Text]

The Chairman: That is right.

Mr. Smith: And there is a whole different segment that needs a little different look than just the over-the-road freight carrier. I appreciate having the opportunity to explain that.

The Chairman: This is one of the reasons we wanted you to come along, and we are glad you got here. So thank you very, very much.

Mr. Smith: Thank you very much.

The Chairman: Fine, committee members. We will take a two-minute break as we clear the House and go in camera.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Pardon me, Mr. Angus, that is right.

Mr. Angus: Yesterday, when the International Association of Machinists and Aerospace Workers appeared before us, they made reference to some computer print-outs and offered to supply them to the committee. I would like to formally table them.

The Chairman: No problem, they are so tabled. You can circulate them if you want.

This meeting will now go in camera.

[Translation]

Le président: Vous avez raison.

M. Smith: Il y a pourtant tout un secteur qu'il faudrait étudier différemment du transport des marchandises. Je vous remercie de m'avoir donné la possibilité de vous fournir ces explications.

Le président: C'est pour cela que nous voulions vous entendre et nous sommes contents que vous ayez pu venir. Merci beaucoup.

M. Smith: Merci beaucoup.

Le président: Mesdames et messieurs, nous ferons une pause de deux minutes avant de siéger de nouveau à huis clos.

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Angus, allez-y.

M. Angus: Hier, nous avons entendu les représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'espace aérien. Ils ont fait allusion à des imprimés d'ordinateur et ils ont offert de les transmettre au Comité. Je voudrais les déposer officiellement.

Le président: Très bien, ils sont déposés. Vous pouvez les faire distribuer, si vous le voulez.

La séance se poursuivra maintenant à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Pulp and Paper Association:

Howard Hart, President;
T.J. Openshaw, Manager, Transportation and Distribution
Section;
Don J. Wallace, Director, Transportation, Consolidated—
Bathurst Inc., Vice-Chairman, Transportation Section;
Ellwood Dillman, Group Traffic Co-ordinator, Minas Basin
Pulp and Power, Past Chairman, Transportation Section.

From Pem-Air Limited:

Delbert A. O'Brien, President.

From United Parcel Ltd.:

Glenn C. Smith, President;
Max Rapoport, Q.C., Vice-President.

De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papier:

Howard Hart, président;
T.J. Openshaw, directeur, section des transports et de la
distribution;
Don J. Wallace, directeur, Transports, *Consolidated—
Bathurst Inc.*, vice-président, section des transports;
Ellwood Dillman, coordinateur du trafic de groupe, *Minas
Basin Pulp and Power*, anciennement président, section
des Transports.

De la Pem-Air Limited:

Delbert A. O'Brien, président.

De la United Parcel Ltd.:

Glenn C. Smith, président;
Max Rapoport, c.r., vice-président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 44

Thursday, November 28, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 44

Le jeudi 28 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 28, 1985
(56)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:05 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Alternates present: Ross Belsher, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch.

Witnesses: From the Canadian Labour Congress: Shirley Carr, Secretary-Treasurer; Dick Martin, Executive Vice-President; Dan O'Hagan, Senior Economist; Dick Thomasson, Vice-President of Great Lakes and Inland Waters; Tom Saunders, President, CALEA/UAW; Louis Erlichmann, Research Director, IAMAW. *From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:* J.D. Hunter, President.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

Shirley Carr and Dick Martin made opening statements and with Dan O'Hagan, Dick Thomasson, Tom Saunders and Louis Erlichmann answered questions.

J.D. Hunter made an opening statement and answered questions.

At 9:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 28 NOVEMBRE 1985
(56)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 19 h 05, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Substituts présents: Ross Belsher, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude. *De la Bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, Direction de l'analyse économique des chemins de fer.

Témoins: Du Congrès du travail du Canada: Shirley Carr, secrétaire-trésorière; Dick Martin, vice-président exécutif; Dan O'Hagan, économiste principal; Dick Thomasson, vice-président de *Great Lakes and Inland Waters*; Tom Saunders, président, ACETA/TUA; Louis Erlichmann, directeur de la recherche, AIM. *De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:* J.D. Hunter, président.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.)*

Shirley Carr et Dick Martin font des déclarations préliminaires, puis eux-mêmes, Dan O'Hagan, Dick Thomasson, Tom Saunders et Louis Erlichmann répondent aux questions.

J.D. Hunter fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 21 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, November 28, 1985

• 1901

The Chairman: Colleagues, I see enough members to have witnesses and hear evidence on our resumed reference, *Freedom to Move*. I want to welcome the first witness tonight, the Canadian Labour Congress. Speaking on their behalf is the Secretary-Treasurer, Shirley Carr. We have your brief, and thank you for circulating it to us with an executive summary.

• 1905

Mr. Benjamin: I did not.

The Chairman: That is because you were talking down there and not up here at the head of the table getting the documentation, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Which proves they did not consult with us first.

The Chairman: Ms Carr, you have had several experiences before committees in articulating positions, so I am not going to try to tell you what to do. You have a full brief and a beautiful executive summary, and the sooner we finish the monologue from the chairman and the witness we get into questions, so carry it away. Perhaps as a start you could identify those with you at the table for the purposes of the record.

Ms Shirley Carr (Secretary Treasurer, Canadian Labour Congress): Thank you very much, Mr. Chairman. And you are correct, we have had experience in appearing before committees from time to time, and I know you have heard from our affiliates across Canada on many occasions relative to this very important subject.

However, I would like to introduce the committee that is with me: Dick Martin, is the Executive Vice-President, and he and I will co-chair the discussion as far as this committee is concerned this evening; Tom Saunders, President of CALEA/UAW; Lewis Erlichmann, who is with the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Dick Thomasson from the Seafarers' International Union of Canada; and Dan O'Hagan, our senior economist from the Canadian Labour Congress.

Obviously, we want to thank you for the opportunity to appear before you today. As you are aware, we are here to discuss the discussion paper, *Freedom to Move*. You already have received our brief, as you have indicated, so I will not go into that. But let me begin by saying that in our opinion the subjects we are here to discuss are deregulation of the transportation industries.

As you know, *Freedom to Move* does not use the word 'deregulation'. The phrase that is used is 'economic regulatory reform'; and that reminds me of the time when I used to work

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 28 novembre 1985

Le président: Chers collègues, nous sommes assez nombreux pour entendre des témoignages au sujet de notre ordre de renvoi, *Aller sans entraves*. Je souhaite donc la bienvenue à notre premier témoin ce soir, le Congrès du travail du Canada. Son porte-parole sera la secrétaire-trésorière, M^{me} Shirley Carr. Nous vous remercions de nous avoir envoyé votre mémoire et d'y avoir ajouté un résumé.

M. Benjamin: Je ne l'ai pas reçu.

Le président: C'est parce que vous étiez en train de parler là-bas et n'étiez pas à la table lorsque l'on a distribué la documentation, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Ce qui prouve que l'on ne nous a pas d'abord consultés.

Le président: Madame Carr, cela fait plusieurs fois déjà que vous exposez vos idées devant des comités, je ne vais donc pas vous dire ce que vous devez faire. Vous avez un mémoire ainsi qu'un très bon résumé, et plus tôt nous en aurons terminé avec mes propos et votre exposé, plus tôt nous pourrions passer aux questions, je vais donc vous demander de commencer. Peut-être pourriez-vous toutefois auparavant nous présenter, pour le compte rendu, ceux qui siègent avec vous à la table.

Mme Shirley Carr (secrétaire-trésorière, Congrès du travail du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Vous avez raison, nous avons témoigné de temps à autre devant des comités, et en plus, vous avez entendu nos groupes affiliés s'exprimer à maintes reprises sur ce sujet très important.

J'aimerais maintenant vous présenter ceux qui m'accompagnent: M. Dick Martin, vice-président exécutif, qui se chargera avec moi de la discussion ce soir; M. Tom Saunders, président de l'Association canadienne des employés des transports aériens et des travailleurs unis de l'automobile; M. Lewis Erlichmann, de l'Association internationale des machinistes de l'aéronautique, M. Dick Thomasson, du Syndicat international des gens de mer du Canada et, M. Dan O'Hagan, économiste principal au Congrès du travail du Canada.

Nous tenons d'abord à vous remercier de nous avoir permis de témoigner devant vous aujourd'hui. Comme vous le savez, nous allons discuter du document intitulé *Aller sans entraves*. Vous avez déjà reçu notre mémoire, je ne m'étendrai donc pas là-dessus. Cependant, rappelons qu'à notre avis, le sujet dont il convient de discuter aujourd'hui est la déréglementation des industries du transport.

Vous n'ignorez pas que *Aller sans entraves* n'utilise pas le terme déréglementation. On trouve plutôt dans ce document l'expression «réforme de la réglementation économique», ce qui

[Texte]

in the welfare office. In the old days it used to be relief; then it got a little bit of sophistication and it became welfare, and then it really got classy and it was called social assistance. So when you move words around it still means the same thing, as far as we are concerned.

In our view the philosophy expressed in *Freedom to Move* is deregulation. It is just as pure and simple as that. The document, for instance, talks of less regulation leading to less government interference. It refers to a less regulated environment where market forces play a larger role. It talks about the need to reduce economic regulations to a minimum. It talks of the reduction of the burdensome intervention of government in the marketplace, and the Minister himself, in releasing the document this summer, talked of a significant reduction in the present level of economic regulation of transport in Canada. This is not regulatory reform.

To call the proposals in *Freedom to Move* regulatory reform is to stretch the meaning of these words farther than they should be stretched. In our view, *Freedom to Move* sets us squarely on the path to deregulation, and it is reasonable to ask what will be the effect of that deregulation. In our view the impact of the proposals outlined in *Freedom to Move* on working people would be severe if the experience in the United States is any indication of what we might expect here.

We want to talk a little bit about that. And it is covered in our brief as well. We want to make it clear that this is not the only aspect of deregulation we are concerned about. Working people are also consumers of services. They live in the communities whose quality of life will be affected by deregulation. Fares, quality and frequency of service, and availability of service to smaller communities are as important to us as to everyone else. We are also concerned with the conditions of work that apply to our members and to others in the transportation industries.

There is significant evidence in the deregulated industries in the United States of union bashing and a deterioration in the job satisfaction of many of our members. There is also lots of evidence of attempts to break union security, to roll back wages and other benefits arrived at through the collective bargaining system. The evidence in the United States must weigh heavily on us here in Canada, and it is worth looking at. The experience in the United States with deregulation has been harmful, even disastrous. There is little reason to think things would be any better here than in the United States and many reasons to think things would be worse.

• 1910

It is a record of deteriorating service, especially for smaller communities and smaller shippers. It is a record of discrimination in fares and rates between those on high-volume routes

[Traduction]

me rappelle l'époque où je travaillais dans les bureaux de l'aide sociale. Autrefois, on parlait du secours direct puis, la société évoluant, on a utilisé un euphémisme, le bien-être social, et maintenant il est plus chic de parler d'aide sociale. Il n'empêche que malgré le recours à des termes différents, la réalité désignée demeure toujours la même.

A notre avis, les idées sous-tendant le document *Aller sans entraves* favorisent la déréglementation. C'est aussi simple que cela. Ainsi, le document dit que si l'on diminue la réglementation, cela réduira l'intervention gouvernementale. Cela nous entraînera vers un milieu moins réglementé, où ce sont les forces du marché qui prennent plus d'importance. Le document mentionne également le besoin qu'il y a de réduire les règlements économiques à un minimum. Il parle de réduire la lourde intervention du gouvernement sur le marché, et d'ailleurs le ministre lui-même, lorsqu'il a publié ce document cet été, a dit que l'on réduirait de façon significative la réglementation économique des transports au Canada. Cela ne correspond pas à une réforme de la réglementation.

Appeler les propositions contenues dans *Aller sans entraves* une réforme de la réglementation, étire le sens de ces termes plus qu'il n'est permis. À notre avis, *Aller sans entraves* nous met carrément sur la voie de la déréglementation, et il me paraît tout à fait justifié de nous demander quelles sont les conséquences de telles mesures. Selon nous, les répercussions sur les travailleurs des propositions figurant dans *Aller sans entraves* seront graves si l'on en juge d'après ce qui s'est passé aux États-Unis.

Parlons-en un peu. D'ailleurs, notre mémoire aborde ce sujet. Nous tenons à préciser que cela n'est pas le seul aspect de la déréglementation qui nous préoccupe. En effet, les travailleurs sont également consommateurs de services. Eux aussi vivent dans les collectivités où la qualité de la vie se ressentira de la déréglementation. Les tarifs, la qualité et la fréquence du service ainsi que son existence dans les petites collectivités sont des sujets qui nous préoccupent tout autant que les autres citoyens. En outre, nous sommes préoccupés par les conditions de travail de nos membres et de tous ceux qui travaillent dans le domaine du transport.

Dans certains cas, aux États-Unis, on a manifestement essayé de casser les reins du syndicat et l'on a essayé de détériorer la satisfaction au travail chez bon nombre de nos membres. On a aussi assisté à de nombreuses tentatives destinées à mettre fin à la sécurité syndicale, et à diminuer la rémunération et les autres avantages sociaux obtenus grâce aux négociations collectives. Or, ce qui a été observé aux États-Unis aura certes une incidence chez nous au Canada, et il convient donc de l'étudier. L'expérience américaine en matière de déréglementation a été nuisible, désastreuse même. Il n'y a pas de raison de penser que les choses se passeraient mieux ici qu'aux États-Unis, et on peut même redouter que la situation soit pire.

Cette déréglementation s'est soldée par une détérioration du service, surtout dans les petites collectivités et pour les petits transporteurs. Elle a aussi entraîné de la discrimination sur le

[Text]

and those on lower-volume routes and between large and small shippers. It is a record of increasing concentration in some sectors of the transportation industry, not increasing competition, as some proponents of deregulation have claimed would happen. It is a record of significant safety problems, some of them already evident and some of them, in our view, imminent.

Finally, it is a record that indicates that American workers have been the chief victims of deregulation in terms of job loss, in terms of deterioration of their standard of living, in terms of deterioration in their working conditions and job satisfaction, and in terms of significant anti-union activity in most sectors of the transportation industry in the United States. In our view, these efforts are indisputable and easy to discover. In our view, they are a mirror of what will happen in Canada.

The American Federation of Labour/CIO looked recently at the impact of transport deregulation in the United States. It discovered many cases of loss of service, differences in fares between high- and low-volume routes and between larger- and small-volume shippers. It also concluded that safety was either already a problem or was likely to become a problem in the foreseeable future. As a number of transportation unions testified before the House of Representatives just a few weeks ago, 1984 was the worst year in history for air disasters in the United States until 1985, which passed the 1984 record well before the end of the year. That is two records in a row; just a coincidence, but then perhaps not. As these unions testified, the regulatory authorities in the United States have found in the past couple of years significant safety problems among smaller regional and commuter airlines of which there are a large number in the United States.

There is also evidence of emerging safety problems in the trucking industry. The AFL/CIO also found large employment losses in most of the sectors involved. In the airline industry, which has been deregulated since the 1978 Airline Deregulation Act, there has been an overall drop of about 40,000 in airline employment. Those who are still working are subject to pressure to roll back wages and benefits and to give up union security. In our view and in the view of many, the Airline Deregulation Act of 1978 was the most effective piece of anti-union legislation passed in modern times, and can we expect any better here?

We believe we can anticipate significant job loss and significant attacks on the collective bargaining system under a deregulated airline system. While some might applaud this, we remind you that we are still running a national rate of unemployment over 10% and the airline industry is a significant provider of high-quality, satisfying jobs. Can we expect this to continue, or will we go the way of the United States?

[Translation]

plan des tarifs entre les trajets très fréquentés et ceux à faible volume, ainsi qu'entre les grands et les petits transporteurs. Elle a donné lieu à une plus grande concentration dans certains secteurs de l'industrie des transports et n'a pas augmenté la concurrence, contrairement à ce que prédisaient certains apôtres de la dérèglementation. Elle a aussi été à l'origine d'importants problèmes de sécurité, dont certains sont déjà manifestes et d'autres, à notre avis, imminents.

Enfin, elle a donné naissance à une situation dont les travailleurs américains ont été les premières victimes, étant donné les emplois perdus, la détérioration de leur niveau de vie, de leurs conditions de travail et de leur satisfaction au travail, et elle a causé une forte recrudescence des activités syndicales dans la plupart des domaines du transport aux États-Unis. À notre avis, ces efforts sont indéniables et faciles à déceler. En outre, ils constituent à notre avis une préfiguration de ce qui se passera au Canada.

L'*American Federation of Labour/CIO* a récemment examiné la répercussion de la dérèglementation des transports aux États-Unis. Elle a découvert bon nombre de cas d'abandon du service, des écarts entre les tarifs des trajets à haute densité et de ceux à faible densité, ainsi qu'entre les grands et les petits transporteurs. Elle a conclu que la sécurité constituait déjà un problème ou allait probablement le devenir dans un avenir rapproché. Ainsi que certains syndicats des transports l'ont affirmé devant la Chambre des représentants, il y a seulement quelques semaines, 1984 a constitué l'année la plus désastreuse dans le domaine aérien pour les États-Unis étant donné le grand nombre de catastrophes survenues. Mais en 1985, on a même dépassé le nombre de catastrophes de 1984, et ce, bien avant la fin de l'année. Cela fait deux années records de suite; peut-être s'agit-il d'une coïncidence mais peut-être aussi que non. Ainsi que ces syndicats l'ont rappelé, les autorités américaines en matière de réglementation, ont découvert ces dernières années des problèmes de sécurité importants au sein des petites compagnies aériennes régionales ou des compagnies assurant des navettes, qui sont nombreuses aux États-Unis.

On a également observé que des problèmes de sécurité commencent à se présenter dans le domaine du camionnage. L'AFL/CIO a également remarqué des pertes importantes dans la plupart des secteurs affectés. Dans l'industrie des transports aériens, qui est dérèglementée depuis l'adoption de la Airline Deregulation Act de 1978, on a enregistré des pertes globales de 40,000 emplois. Quant à ceux qui sont toujours au travail, ils subissent des pressions pour accepter une réduction de leur rémunération et de leurs avantages ainsi pour renoncer à leur sécurité syndicale. À notre avis, et de l'avis de plusieurs, la Airline Deregulation Act de 1978 a été la loi antisyndicale la plus efficace des temps modernes, et pouvons-nous nous attendre à mieux ici?

Nous croyons que nous peut nous attendre à perdre un nombre élevé d'emplois et à ce qu'on s'en prenne sérieusement au système de négociations collectives si l'on dérèglemente le transport aérien. Certains applaudiront peut-être, mais nous vous rappelons que notre taux de chômage à l'échelle nationale est encore supérieur à 10% et que l'industrie du transport aérien fournit un nombre important d'emplois de haute qualité

[Texte]

I think we can expect some drastic changes in the way fares are charged in Canada. There is a general public perception that deregulation in the United States meant lower fares and that it will mean the same thing here. It has not meant lower fares in the United States. Although there have been lowered fares on high-volume routes, some of these fares are beginning to go up again as competition decreases in some markets, and there has emerged a big difference between the fares people can expect on these heavy-traffic routes and routes to smaller cities and areas of the country with less population.

Most of Canada is characterized by long distances, low volumes and lack of competition. In the past this was dealt with by cross-subsidization which allowed a fare system which was based almost entirely on distance travelled rather than volumes on a given route. If this system is totally abandoned it will mean much higher fares in some parts of the country, and this is bound to have an impact on the economic development and employment prospects in these areas.

I will not go into detail on the problems of the air service to northern and isolated communities which, by the way, are part of Canada, too. You have already heard, I know, several briefs on that subject. Let me just say that, in our view, the proposals in *Freedom to Move* for northern and isolated communities are not adequate. Clearly, given the distances and volumes involved, there will be many areas which will not be served by commercial air service without a heavy subsidy.

In our view, the effect of the *Freedom to Move* proposals will be cutbacks in air services to these communities. At a time of fiscal restraint which, the Minister of Finance tells us will continue for the foreseeable future, there will be great reluctance to subsidize air services into many of these communities. The result will be loss of service, disruption of business and deterioration of the quality of life for many of these people. In our view, the cross-subsidization system, which has been in place up to now with routes imposed as a public duty, has worked well and should be continued.

One final point worth mentioning about the Canadian airlines system under deregulation is the question of foreign competition. It would appear that the only provisions preventing foreign carriers moving in and taking over are the provisions of the Investment Canada Act, and this is a very inadequate protection.

Investment Canada excludes transactions below \$5 million in air and in trucking as well. A foreign company could take over a smaller service or set up a service of its own which will

[Traduction]

et satisfaisants. Pouvons-nous nous attendre à ce que cela se maintienne ou faudra-t-il suivre la même voie que les Américains?

Je crois que nous pouvons nous attendre à des changements radicaux en matière de tarifs au Canada. En général, le public s' imagine que la dérèglementation aux États-Unis a entraîné une chute des prix des billets d'avion et que cela se répètera ici aussi. Or ce n'est pas ce qui s'est produit aux États-Unis. Bien qu'il y ait eu des prix réduits sur les trajets très fréquentés, certains de ces tarifs recommencent à monter étant donné l'affaiblissement de la concurrence dans certains marchés, et on peut également prévoir un écart très sensible entre les tarifs de ces trajets très populaires et ceux des lignes desservant les petites villes et les régions moins peuplées.

La plupart des régions du Canada, on trouve de longues distances, peu de passagers et pas de concurrence. Par le passé, on s'efforçait de tenir compte de cela grâce à des subventions composées, qui donnaient lieu à des tarifs établis en fonction presque uniquement de la distance plutôt que du nombre de passagers sur chaque trajet. Si on abandonne un tel système, cela fera monter de beaucoup les prix dans certaines parties du pays, ce qui aura certainement des répercussions sur leur développement économique et leurs perspectives d'emploi.

Je n'entrerai pas dans les détails en ce qui concerne les problèmes liés aux services aériens accordés aux régions du Nord et isolées, qui font elles aussi partie du Canada, je le rappelle. Je sais qu'on vous a déjà présenté nombre de mémoires là-dessus. Je dirai seulement qu'à notre avis, les propositions figurant dans *Allez sans entraves* à propos des collectivités isolées et du Nord ne sont pas suffisantes. Étant donné les distances et le nombre de passagers il est clair qu'on ne desservira jamais certaines régions à moins qu'on ne subventionne considérablement le transport aérien commercial.

À notre avis, les propositions contenues dans *Allez sans entraves* auront pour effet de diminuer les services aériens offerts à ces collectivités. Or, à une époque de resserrement fiscal, qui, selon le ministère des Finances, se poursuivra dans un avenir rapproché, on hésitera beaucoup à subventionner les services aériens dans bon nombre de ces collectivités. Il en résultera une perte de services, une perturbation des affaires et une détérioration de la qualité de la vie pour un grand nombre de ces personnes. Selon vous, le système des subventions composés en vigueur jusqu'à maintenant, et en vertu duquel certains trajets sont imposés à titre de services publics, fonctionne bien et devrait être maintenu.

Une dernière chose qu'il importe de mentionner au sujet de l'une des caractéristiques qui peuvent entraîner la dérèglementation du transport aérien au Canada, c'est la concurrence étrangère. Il semble que les seules dispositions empêchant l'arrivée des transporteurs aériens étrangers soient celles de la Loi sur Investissement Canada, qui offrent une protection très insuffisante.

Investissement Canada exclut en effet les transactions de moins de 5 millions de dollars dans le transport aérien ainsi que dans le camionnage. Une société étrangère peut donc

• 1915

[Text]

qualify under the 'fit, willing and able' doctrine and then expand the service. As far as we can tell, this would qualify as a Canadian company operating in Canada. The paper is remarkably vague about this possibility of a foreign takeover of our air and trucking industries, and nothing Mr. Mazankowski or his officials have said since the paper was released has answered the question we have in this area.

Mr. Dick Thomasson (Vice-President, Great Lakes and Inland Waters): In the trucking sector deregulated by the Motor Carrier Act of 1980, the American experience suggests industry concentration, loss of service, some rate discrimination to small shippers, and emerging safety problems. This is in an economy where there are over 1,700 city pairs with one million-plus population, while in Canada we have only six. As the Canadian Trucking Association pointed out in its brief on *Freedom to Move*, there are 861 large population routes in the United States which could be regarded as high volume, high profit routes. In Canada, there are only three such routes.

The Canadian Trucking Association warned of the dangers to the Canadian trucking system from a combination of free trade and deregulation, and pointed out that the dangers come not from Canadian inefficiency but from the advantages inherent in the much larger economy enjoyed in the United States. Can we expect that the pattern of east-west transportation corridors, the basis of our system, will be eroded by a north-south pole with all the economic and social implications of that?

How does the government intend to protect the Canadian trucking industry and those who work in it from United States competition? As the CTA brief points out, there is no mechanism to control foreign ownership in trucking except the provisions of the Investment Canada Act, and there is nothing in the agreement reached last February between federal and provincial transport ministers, to deal with this problem.

The Canadian trucking industry is marked by many small firms and a very few large firms, all operating at slender profit margins. In fact, in many ways it is a highly competitive industry. Deregulation would probably result in a big rise in bankruptcies, a big rise in takeovers and mergers, and lead to a more concentrated industry. This has already begun to emerge in the United States where there are four or five trucking companies with \$1 billion or more in revenues. They are in a position to dominate the North American industry, including the Canadian industry. We do not think this is in the interests of Canadians, but it is probable.

[Translation]

acquérir un petit service ou établir son propre service, qui sera conforme à la loi mais pour ensuite l'étendre. À notre avis, elle serait considérée comme une entreprise canadienne exploitée au Canada. Le document est particulièrement vague au sujet de la possibilité que des intérêts étrangers se portent acquéreurs d'entreprises de transport aérien et de camionnage, et rien dans ce que M. Mazankowski ou ses collaborateurs nous ont dit depuis la publication du document n'a répondu à cette question.

M. Dick Thomasson (vice-président, Great Lakes and Inland Waters): Dans le domaine du camionnage, déréglementé depuis l'adoption aux États-Unis de la *Motor Carrier Act* de 1980, on a observé une plus grande concentration de l'industrie, une perte de services, de la discrimination à l'endroit des petits transporteurs et l'apparition des problèmes de sécurité. Or, cela se produit dans une économie où il y a plus de 1,700 villes jumelées de plus d'un million d'habitants tandis qu'au Canada il n'y en a que six. Ainsi que le précisait l'Association canadienne de camionnage dans son mémoire relatif à *Aller sans entraves*, aux États-Unis, il y a 861 trajets desservant des grandes concentrations de population qui peuvent être considérés comme très fréquentés et à rentabilité élevée. Au Canada, il n'en existe que trois.

L'Association canadienne du camionnage nous a mis en garde contre les dangers qui pourraient résulter, pour le système canadien de camionnage, d'une combinaison du libre échange et de la déréglementation. Elle nous a précisé que la plupart des dangers ne résultent pas de l'inefficacité canadienne, mais des avantages inhérents dont jouissent les Américains étant donné leur économie plus vaste. Pouvons-nous nous attendre à ce que les corridors de transport est-ouest, qui sont le fondement de notre système, soient érodés par un axe nord-sud avec toutes les répercussions économiques et sociales que cela peut entraîner?

Comment le gouvernement se propose-t-il de protéger l'industrie canadienne du camionnage et ses travailleurs contre la concurrence américaine? Comme le précise le mémoire de l'Association canadienne des transports, il n'existe aucun mécanisme de contrôle des acquisitions par des intérêts étrangers dans le domaine du camionnage, sauf les dispositions de la Loi sur Investissement Canada, et il n'y a rien non plus, dans l'entente intervenue en février dernier entre les ministres fédéral et provinciaux des Transports, qui permette de résoudre ce problème.

L'industrie canadienne du camionnage est composée surtout d'un grand nombre de petites entreprises et de quelques grandes entreprises, qui fonctionnent toutes à un niveau minimal de rentabilité. En fait, il s'agit d'une industrie très concurrentielle à bien des égards. La déréglementation entraînerait probablement une hausse considérable des faillites, des acquisitions et des fusions et nous mènerait vers une plus grande concentration de l'industrie. D'ailleurs, cette hypothèse commence déjà à se vérifier aux États-Unis, où quatre ou cinq entreprises de camionnage ont des recettes de plus d'un milliard de dollars. Elles sont donc bien placées pour dominer le marché nord-américain, y compris le marché

[Texte]

Another problem with deregulation in trucking in the United States has been massive employment dislocation and chaos in the collective bargaining system. There are reports of up to 250,000 trucking jobs lost in the United States. There are widespread interferences in the collective bargaining system with erosion of working conditions, rollbacks in wages and benefits, two-tiered wage systems and attempts to break up the system of union security. Can we expect the same here? We think that is probable.

Finally, the safety problem. The scramble for freight loads will probably require lower margins and lead to serious problems with maintenance of equipment. In the absence of a regulated and financially stable industry, safety will be hard to police and the hazards to drivers and to users of the highways will increase.

If you look at *Freedom to Move*, however, you will discover that the safety problem is dealt with in a very cavalier fashion. The paper notes, in the last paragraph in trucking, that consultations will be undertaken with the provinces to discuss federal-provincial co-operation in the development of a consistent national safety program for the industry. There is no mention of health and safety standards in the federal-provincial agreement of last February. It is clear from the lack of discussion of this issue that it is a low priority for the Ministry of Transport.

• 1920

In the railway industry, even with falling employment levels, almost 100,000 people make a living. About 75,000 of them are hourly rated workers. Deregulation will only accelerate the job loss that has been going on in this industry. This has certainly been the case in the U.S. since deregulation began with the Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act of 1976 and continued with the Staggers Rail Act of 1980. In fact, since 1980 employment in the U.S. railway industry has declined by about 150,000. In other words, the equivalent of all the people working in the Canadian railway industry and more has disappeared in the past five years.

The proposals in *Freedom to Move* would abolish collective rate making and in our view lead to significant discrimination between large and small shippers. We would also likely see cutthroat competition between rail and other modes, with cost-cutting leading to attempts to roll back jobs, wages, and working conditions. This open-door competition between rail and other modes may satisfy the logic of the market—although I do not know what the logic of the market is—but it will have an impact on regional and rural communities that depend on the railways. It will have an impact on small and regional manufacturers and growers that will inevitably have

[Traduction]

canadien. Cela ne nous paraît pas servir les intérêts des Canadiens, mais il est probable que c'est ce qui se passera.

On a observé un autre problème lié à la déréglementation dans le camionnage aux États-Unis, celui de très lourdes pertes d'emplois et du chaos affectant les négociations collectives. On rapporte que jusqu'à 250,000 emplois ont disparu dans le domaine du camionnage aux États-Unis. On s'en prend également au système des négociations collectives par le truchement de la détérioration des conditions de travail, de la réduction des salaires et des avantages sociaux, de systèmes de rémunération à double barème et de tentatives faites pour mettre fin à la sécurité syndicale. Peut-on prévoir la même chose ici? Nous le croyons.

Enfin, la question de la sécurité. La course vers les charges-marchandises exigera probablement une baisse des marges de sécurité et entraînera de sérieux problèmes en matière d'entretien du matériel. Faute d'une industrie réglementée et stable sur le plan financier, il sera difficile de veiller à ce que la sécurité soit maintenue, et les dangers pour les chauffeurs et pour tous ceux qui se promènent sur les autoroutes augmenteront.

Si l'on parcourt cependant *Aller sans entraves*, on se rend compte que le problème de la sécurité y est abordé de façon très cavalière. On y note en effet, au dernier paragraphe ayant trait au camionnage, que des consultations seront tenues avec les provinces au sujet d'une collaboration fédérale-provinciale pouvant mener à l'adoption d'un programme national et cohérent de sécurité pour l'industrie. Il n'est fait aucune mention dans l'accord fédéral-provincial de février dernier de normes d'hygiène et de sécurité. Le manque d'intérêt du ministère des Transports vis-à-vis de cette question montre bien qu'elle se situe très loin dans sa liste de priorité.

Près de 100,000 Canadiens gagnent encore leur vie dans le secteur ferroviaire, même si les effectifs sont en diminution. Près de 75,000 d'entre eux sont payés à l'heure. La déréglementation ne fera qu'accélérer la compression des effectifs dans ce secteur, on l'a bien vu aux États-Unis depuis que la déréglementation y a commencé avec le *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act* de 1976, et s'est poursuivie avec le *Staggers Rail Act* de 1980. Ainsi, depuis 1980, 150,000 emplois ont été perdus dans le secteur ferroviaire américain. Ce nombre est plus élevé que la totalité des emplois dans le secteur des transports canadiens, et toutes ces suppressions d'emplois sont intervenues dans les cinq dernières années.

Les propositions d'«Aller sans entraves» reviennent à abolir la tarification collective et, à notre avis, cela introduirait une grave inégalité entre les gros expéditeurs et les petits. On assistera aussi, probablement, à une concurrence sauvage entre le transport ferroviaire et les autres modes, qui incitera les employeurs à vouloir réduire leurs effectifs, comprimer les salaires, détériorer les conditions de travail. Cette concurrence à tout va entre le rail et les autres modes peut satisfaire une certaine logique du marché—encore que je ne sache pas ce qu'est la logique du marché—mais elle exercera aussi un impact sur les localités rurales, sur les régions qui dépendent

[Text]

the effect of further concentrating industry in the centres of largest population.

This is an area where the market-oriented policy of *Freedom to Move* conflicts with our regional development obligations, which are built into the Confederation bargain. Yet we have seen no discussion of the effect of deregulation on regional development.

The best examples of these kinds of problems may be in the grain-handling system. The centralization of the grain delivery system around a small number of points will inevitably have an impact on a large number of smaller prairie towns which depend on branch lines for their survival. The effect of this centralization may be a whole series of costs that will have to be picked up either by the province or by the municipality.

In the U.S., for instance, there is significant evidence of increased road deterioration and increased road maintenance costs because of changes in the pattern of grain hauling and the move to off-rail line and trucking for grain gathering. There is evidence of similar effects in Saskatchewan; and we can expect more. The American experience with short-line rail operation has been a large drop in employment and living standards for those employed by the short-line railroads, along with deterioration of health and safety standards and working conditions in general.

In short, the experience in the railway industry has been similar to that in the other transportation sectors: problems with concentration, deterioration of services, discrimination in fares, and serious problems with both job losses and deterioration in wages, benefits, and working conditions. In its effect on working people, deregulation in the U.S. has been an absolute, complete disaster. Given our much smaller population, our greater distances between population centres, and given the pull of the north-south economic pressures that we already feel and will feel even more with deregulation and free trade, we can anticipate that the effect of deregulation on working people in Canada will be at least as bad, and perhaps even worse.

The Americans have been into transport deregulation since the late 1970s. The effects are now beginning to be evident, and none of the news is good. We certainly have not seen anything contrary to what we are saying.

In Canada we are still at the point of debate. Although the government would like this debate to be as short as possible, it appears, let us hope the U.S. experience will turn us back from deregulation, which is part of the American tradition, and onto a path that continues the Canadian tradition of positive government and a managed economy.

We have suggested that the subject of transportation is important enough that it should be dealt with as part of a

[Translation]

du chemin de fer. Elle exercera un impact sur les petits fabricants et agriculteurs des régions et, par répercussion, aura comme conséquence inévitable de concentrer encore davantage l'activité économique dans les grandes agglomérations.

C'est là un point où la politique d'ouverture sur le marché d'«Aller sans entraves» entre en contradiction avec notre devoir de développer les régions inhérent à la Confédération. Pourtant, aucun débat n'est ouvert sur les répercussions de la déréglementation au plan du développement régional.

On trouvera les meilleurs exemples de ce genre de problème dans le réseau de manutention du grain. La centralisation du réseau de livraison du grain dans un petit nombre de points va inévitablement affecter un certain nombre de petites villes des Prairies dont la survie dépend des embranchements qui les desservent. Cette centralisation entraînera ainsi toute une série de coûts que la province ou la municipalité concernées devront absorber.

Par exemple, aux États-Unis, le rail étant de plus en plus délaissé au profit de la route pour le transport du grain, on s'aperçoit aujourd'hui que les routes se détériorent beaucoup plus rapidement et que les frais d'entretien augmentent en conséquence. On constate déjà la même chose en Saskatchewan et ce n'est pas fini. L'expérience américaine des voies ferrées courtes est celle d'une détérioration rapide de l'emploi et des conditions de vie des travailleurs des chemins de fer, parallèle à une détérioration des normes d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail en général.

En bref, l'expérience du secteur ferroviaire est similaire à celle des autres secteurs des transports: problème de concentration et de détérioration des services, discrimination tarifaire, pertes massives d'emplois, diminution des salaires et des avantages sociaux et détérioration des conditions de travail. Du point de vue de ces conséquences sur les travailleurs, la déréglementation aux États-Unis est un désastre absolu, total. Étant donné que notre population est beaucoup plus faible, et que les distances qui séparent nos agglomérations sont beaucoup plus grandes et vu le surcroît de concurrence que vont nous livrer les transporteurs américains et qui ne fera que s'amplifier avec la déréglementation et le libre-échange, nous devons nous attendre à ce que la déréglementation au Canada aura des conséquences au moins aussi désastreuses, sinon pires, sur les travailleurs.

La déréglementation des transports a été entamée aux États-Unis à la fin des années 1970. On peut aujourd'hui en constater les effets et ils ne sont pas beaux à voir. Aucun argument n'a encore été avancé qui infirmerait ce que nous affirmons.

Au Canada, la débat est encore ouvert. Le gouvernement souhaite, semble-t-il, qu'il soit le plus bref possible, mais espérons que nous saurons tirer la leçon de l'expérience américaine pour tourner le dos à la déréglementation, qui est une tradition américaine, afin de nous engager au contraire sur une voie qui saura préserver la tradition canadienne de l'intervention de l'État dans l'économie.

Nous avons dit que le secteur des transports revêt une importance telle qu'il mérite de faire l'objet d'un grand débat

[Texte]

major national debate. In our view the government has made no provision for that debate. We understand you have been travelling across the country hearing submissions. However, in our view one month of hearings is not sufficient to deal with an issue of this importance.

The last time the legislation governing transportation was overhauled in Canada was with the passage of the National Transportation Act about 20 years ago. This was preceded by a Royal Commission on Transportation, which looked at the subject for two years before it reported. The government looked at the report in some detail before it brought in the legislation. In our view the changes proposed by *Freedom to Move* are as drastic as anything proposed 20 years ago, and perhaps even more so. The economic and political implications of it are in fact more drastic. In our view, the combination of free trade, deregulation of our transportation industries and the effective removal of controls over foreign investment in Canada will mean serious economic, social and political changes in Canada. There is evidence and there is a chance that Canada will become a northern appendage of the U.S. society economically, socially and politically.

• 1925

The Canadian Trucking Association, for instance, has already warned that, under the *Freedom to Move* proposals and with a free trade regime in place, the Canadian trucking industry would be simply a branch of the North American industry controlled in the United States. One can see that a similar situation could come about in the airline industry. A country with its basic transportation industries controlled outside of the country has lost a part of its sovereignty, even a great deal of its sovereignty, especially in a country like Canada, which depends so much on a national policy of east-west transportation to move our goods and people.

We in the labour movement do not want to see this loss of sovereignty and we do not want the disastrous effects of deregulation in the U.S. to be repeated here. It would seem to us, at the very least, the subject of transport deregulation should be referred to a royal commission or commission of inquiry for detailed study. Such a commission should be set up in such a way that there are representatives of labour and of the general public, as well as the provincial governments on the commission. The commission should be instructed to look in detail at the economic, social and political effects of transport deregulation.

We sincerely hope that you will consider making such a recommendation in your final report.

Thank you. And we are prepared for questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Martin and Ms Carr. I want to thank you for your brief from the Canadian Labour Congress, which illustrates in a most graphic and clear way the concerns of the labour movement and tells how the Canadian Labour Congress feels about the *Freedom to Move* paper.

[Traduction]

national. À notre sens, le gouvernement ne fait rien pour favoriser un tel débat. Votre comité s'est déplacé dans le pays pour tenir des audiences mais, à notre avis, un mois ne suffit pas pour trancher une question d'aussi haute importance.

La dernière refonte de la législation régissant les transports au Canada remonte à 20 ans, avec l'adoption de la Loi nationale sur les transports. Celle-ci fut précédée par une commission royale sur les transports, qui s'est penchée sur la question pendant deux ans avant de faire son rapport. Le gouvernement a épluché ce rapport avant d'introduire cette législation. À notre sens, les changements proposés dans «Aller sans entraves» sont au moins aussi profonds, sinon plus, que ceux apportés il y a 20 ans. Les conséquences économiques et politiques qui en découleront seront en fait encore plus lourdes. À notre avis, la combinaison du libre-échange, de la déréglementation de notre secteur des transports et la quasi-suppression de tout contrôle sur l'investissement étranger au Canada ne pourra qu'entraîner un profond bouleversement économique, social et politique dans notre pays. On est amené à penser et à craindre que le Canada ne devienne une sorte d'appendice septentrional de la société américaine, tant au plan économique que social et politique.

L'Association canadienne du camionnage, par exemple, a déjà averti que le secteur canadien du camionnage sera ravalé au rang de simple filiale des grandes compagnies de camionnage américaines si la déréglementation se conjugue avec le libre-échange. La même chose est à craindre dans le secteur des transports aériens. Un pays dont les principales entreprises de transport sont sous la coupe de l'étranger n'a plus qu'une souveraineté limitée, et peut-être même gravement limitée, surtout dans un pays comme le Canada qui ne peut se passer d'une politique nationale sur les transports entre l'Est et l'Ouest.

Nous, le mouvement syndical, refusons cette perte de souveraineté et ne voulons pas voir répéter chez nous les effets désastreux de la déréglementation américaine. Il nous semble que, à tout le moins, la déréglementation des transports devrait être renvoyée à une commission royale ou à une commission d'enquête et faire ainsi l'objet d'une étude détaillée. Une telle commission devrait comporter des représentants des syndicats et du public, ainsi que des gouvernements provinciaux. La commission devrait avoir pour mandat de scruter en détail les effets économiques, sociaux et politiques de la déréglementation des transports.

Nous espérons sincèrement que vous formulerez une telle recommandation dans votre rapport final.

Je vous remercie. Nous sommes disposés à répondre à des questions, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Martin et madame Carr. Je tiens à remercier le Congrès canadien du travail de son mémoire qui énonce de façon très claire les craintes du mouvement syndical, ainsi que l'opinion du congrès sur le document *Aller sans entraves*. Sans plus tarder, je donne la parole au premier intervenant, M. Ouellet.

[Text]

Without any further ado, I call upon the first questioner, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, thank you.

I want to compliment the CLC for their presentation. After the numerous representations that have been made to us by various workers' groups in both western Canada and the Maritimes, I think it is fitting we end our deliberation here with a full presentation by the Canadian Labour Congress. I want to say that the statement that has been read as well as the submission deal with all the aspects of the document *Freedom to Move*. It will be of great value, I am sure, to all members of the committee before arriving at any conclusions or suggestions that they could make to the Minister.

You remind us of the fact that the last major change to the National Transportation Act took place in the mid-1960s, after a series of recommendations made by a royal commission. In this case, the government seems to have a very quick agenda, only a few months after the presentation of a document called *Freedom to Move* and with no public and specific round of consultations. The round of consultations were private. We asked numerous witnesses who appeared before us whether they had been consulted in advance, and in many cases they were not. This leads me to believe maybe some important business groups were consulted thoroughly, but it seems that a number of people were not consulted. I am wondering to what extent a labour movement, particularly the Canadian Labour Congress, has been part and parcel of the consultations prior to the publication of the document *Freedom to Move*?

Ms Carr: Mr. Ouellet, the answer to your question is very simple and very quick. The answer is no. When one talks about consultation with the Canadian labour movement, the Canadian Labour Congress, we simply do not accept a telephone call telling us something is going to happen and asking us to think about it. It did not happen that way, nor did we get a letter saying: This is what is going to happen; what do you think about it?

• 1930

If we are going to participate as a Canadian labour movement, then proper consultation goes something like this. We sit down and review together a document. In addition to that, we are asked for our input. We are asked how we feel about it. We give all of the options that are available. We also give recommendations. From that we hope that some conclusions are drawn, particularly some of the conclusions we have put forward as a labour movement, because obviously we, the labour movement, have consulted the affiliates, the membership out there, before we put anything together.

If this situation was to go forward, then I would suggest that it would be a denial of natural justice to the people of Canada who have to use the trucking system, the railway system, whatever else there is to move goods and people in this country.

[Translation]

M. Ouellet: Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à féliciter le CCT de sa présentation. Après avoir entendu diverses associations de travailleurs et divers syndicats, tant dans l'ouest du Canada que dans les Maritimes, il est bon que nous ayons à la fin de nos travaux un tel exposé complet du Congrès canadien du travail. La déclaration que vous venez de lire, ainsi que le mémoire que vous avez remis ne laissent de côté aucun aspect du document *Aller sans entraves*. Je ne doute pas que tous les membres du Comité en tiendront compte lorsqu'il s'agira de formuler des conclusions ou des suggestions à l'intention du ministre.

Vous nous avez rappelé que la dernière grande refonte de la Loi nationale sur les transports remonte aux années 1960 et qu'elle fut précédée par une commission royale qui formula une série de recommandations. Cette fois-ci, le gouvernement semble très pressé, puisque les décisions ne devraient intervenir que quelques mois après la publication de ce document intitulé *Aller sans entraves*, sans consultation particulière du public. Toutes les consultations furent tenues derrière des portes closes. Nous avons demandé à de nombreux témoins qui ont comparu devant notre comité s'ils avaient été consultés par avance et, très souvent, leur réponse a été non. Cela m'amène à penser que certains groupes patronaux importants ont peut-être été consultés mais que beaucoup d'autres parties intéressées ne l'ont pas été. Je voudrais savoir dans quelle mesure les syndicats, et particulièrement le Congrès canadien du travail, a participé à des consultations avant que ce document *Aller sans entraves* ne soit publié?

Mme Carr: Monsieur Ouellet, la réponse est très simple et très courte: non. Nous, dans le mouvement syndical canadien, au Congrès du travail, ne considérons pas qu'un simple coup de téléphone nous apprenant que quelque chose va être fait et nous invitant à y réfléchir constitue une concertation. Nous n'avons pas été consultés, ni même n'avons-nous reçu une lettre nous informant des projets du gouvernement et nous demandant notre avis.

Si on veut faire participer le mouvement syndical canadien, alors, une concertation véritable suppose que nous nous réunissons avec les responsables pour passer en revue le document, que l'on nous demande de participer, que l'on nous explique toutes les options possibles, que nous formulons des recommandations. Nous espérons que des conclusions en seraient alors tirées qui tiennent compte des positions du mouvement syndical, car nous, bien évidemment, aurons consulté nos affiliés, les travailleurs, avant d'arrêter nos positions.

Si ces décisions devaient être prises sans consultation, ce serait un déni de justice naturelle à l'encontre des Canadiens qui ne peuvent se passer du camionnage, du réseau ferroviaire, de tous les moyens de transport pour transporter les biens et les personnes à l'intérieur de notre pays.

[Texte]

The interesting thing I find about all of this is that we are competing with ideas that are coming from a country of 250 million people, with a country that has 25 million people and it is trying to help this nation to grow as a nation, trying to create entrepreneurship, trying to create jobs, trying to make sure that our country develops—and yet we want to deregulate everything so vastly that we in Canada will not have an opportunity to do any of those things.

To me that is a denial of a number of things.

I guess the biggest denial is the fact that—and I say this often—we have a constitution in this country. The people who put that together told us we were going to have equality, equal opportunity, to do all the things we have wanted to do. There is no equality here for the Canadian people to get involved because it is all being taken away as a result of somebody wanting to deregulate everything that we have and allowing outsiders to come in offshore. We have had enough of that; let us build our own nation.

Mr. Ouellet: I notice that in your presentations not only are you talking about the danger of a speedy deregulation process in the transportation industry but you also link this effort with the combination of free-trade negotiations that are now starting with the Americans plus the effective removal of all controls over foreign investment in Canada. You indicate that these three factors taken together could have a tremendous consequential effect not only on the economic but also on the social and political fabric of our country.

In specific, would you say that in order to save our transportation industry in Canada we should make some limit to the percentage of take-overs, the percentage of foreign investment in the ownership of a company?

I am asking the question because some suggestion has been made by previous witnesses that indeed it should be stipulated that no more than 25% of a current Canadian transportation company should be owned by foreigners. What is your feeling in this regard?

Mr. Dick Martin (Executive Vice-President, Canadian Labour Congress): I do not want to give you a long-winded answer, but, just to go back a second, it was recognized by previous administrations in this country how important a national transportation policy was; therefore we ended up with the development of Air Canada as a Crown corporation to link east to west. It was also recognized by that particular administration that the private sector would not undertake to bind Confederation together so the state had to intervene and create Air Canada. Consequently, we ended up with a major transportation carrier, in our estimation a very efficient transportation carrier, owned by the people of this country, that serves the country very well in most aspects.

Secondly, of course, we developed a national transportation policy and dumped huge amounts of money into a rail system, once again to bind the country and to be completely Canadian owned in one case or in the other case be completely state owned.

[Traduction]

Ce qui me frappe dans tout cela, c'est que nous sommes en concurrence avec des idées qui viennent d'un pays de 250 millions d'habitants, alors que nous-mêmes ne sommes que 25 millions, qu'il s'agit de développer notre nation, stimuler l'esprit d'entreprise, créer des emplois, assurer le développement de notre pays—et nous voici en train de déréglementer de façon tellement brutale que le Canada n'aura aucune chance de réaliser aucun de ses objectifs.

Pour moi, cela revient à renier beaucoup de choses.

Le plus grand reniement, je trouve—et je le dis souvent—est celui de la constitution de notre pays. Ceux qui nous l'ont donnée nous ont dit qu'elle assurerait l'égalité, l'égalité des chances de faire tout ce que nous avons toujours voulu faire. Il n'y a pas d'égalité des chances dans ce projet; elle nous est enlevée par ce gouvernement qui veut tout déréglementer et nous livrer aux étrangers. Cela suffit comme cela; construisons notre nation.

M. Ouellet: J'ai remarqué que dans votre déclaration, vous avez parlé non seulement du danger d'une déréglementation hâtive dans le secteur des transports, mais que vous y voyez également un lien avec les négociations sur le libre-échange qui vont s'ouvrir bientôt avec les États-Unis et la suppression de tout contrôle réel sur l'investissement étranger au Canada. Vous dites que ces trois facteurs pris ensemble pourraient exercer des conséquences énormes non seulement sur le tissu économique, mais également sur le tissu social et politique de notre pays.

Diriez-vous donc que pour sauver notre industrie des transports canadienne, il faudrait limiter le pourcentage des prises de contrôle, le pourcentage de l'investissement étranger dans les entreprises de transport?

Je vous pose la question, car des témoins précédents ont recommandé de limiter la propriété étrangère dans une entreprise de transport canadienne à 25 p. 100. Qu'en pensez-vous?

M. Dick Martin (vice-président exécutif, Congrès du travail du Canada): Je ne voudrais pas trop m'étendre, mais, pour revenir un peu en arrière, les gouvernements précédents de notre pays reconnaissaient l'importance d'une politique nationale des transports; c'est ainsi qu'Air Canada a été érigée en société de la Couronne afin de relier l'Est à l'Ouest. Ce gouvernement reconnaissait également que le secteur privé ne suffirait pas à assurer l'unité de la confédération, et c'est pourquoi l'État a dû intervenir pour créer Air Canada. Nous nous trouvons donc aujourd'hui avec un grand transporteur aérien, très capable, qui appartient au peuple canadien et satisfait très bien à la plupart des besoins du pays.

Ensuite, évidemment, nous avons adopté une politique nationale des transports et octroyé d'énormes subventions au réseau ferroviaire, toujours pour tenir le pays ensemble, pour créer deux grandes compagnies ferroviaires, dont l'une est une société d'État, et l'autre, entièrement sous contrôle canadien.

[Text]

• 1935

It is our general opinion what the concentration should be is in fact to increase the amount of ownership by Canadians of Canadian transportation, whether it be in the private sector or in the public sector, not decrease it, not leave it open to jungle competition coming out of the U.S., or any other nation, for that matter. We view it as very serious. We view it as being in the realm of cultural... if you want to debate the cultural industries, because transportation is a major economic planning tool that should be used in planning the national economic affairs of the country. Consequently, once again, we think it should be managed, it should be a Canadian investment, with Canadian ownership, to tie in with a national economic industrial strategy. If we leave it to the vagaries of the marketplace out there, then of course we cannot do any planning, because we do not have control of that mechanism.

The other thing worth mentioning, Mr. Ouellet, is that we in fact did consult with the government by opening up our views. Back a year ago we had a national conference on deregulation, I might say at great expense, and we brought in some leading authorities in this country and from the U.S. to talk about deregulation. As many of you might recall, I think six Cabinet Ministers from this present government in fact came to that conference, and we showed them all the problems that deregulation had created in the U.S. So we in fact have been extremely open, trying to convince other Canadians, and certainly the government, that this is an absolutely wrong way to go and we are abandoning a major economic tool at all the costs that we have demonstrated in our paper: unemployment and so forth.

Mr. Ouellet: I notice on page 2 of your submission you ask a series of questions. Particularly you ask questions about the new agency that could replace the CTC. I think you are right to ask these questions, because so far the document *Freedom to Move* has been very vague in this regard. But maybe for the benefit of the members of this committee you could answer some of the questions yourself. Do you think this new regulatory agency should include specifically representatives from labour, from consumers, from the general public, on top of the experts in the field of transport? Do you see this as imperative, that the agency be well balanced, taking into account the public interest at large and the views of the composite?

Mr. Louis Erlichmann (Canadian Labour Congress, Research Director, International Association of Machinists and Aerospace Workers): It seems to me the nature of the agency is secondary, at this stage of the game, to the nature of the government policy. If this *Freedom to Move* document proceeds, the agency is just going to be something in the Minister's pocket, as far as we can tell, which will allow him a political out at certain times when something that seems politically unpalatable appears. We think there has to be a different kind of policy and a regulatory agency with some kind of authority. And, yes, we believe it should have a broad representation from consumers and from unions and from management and different regions of the country.

[Translation]

Nous sommes d'avis que ce qu'il faudrait faire, au contraire, c'est accroître la proportion de la propriété canadienne des entreprises de transport canadiennes, tant celles qui appartiennent au secteur privé qu'au secteur public, au lieu de la diminuer, au lieu de nous soumettre à la concurrence sauvage, qu'elle vienne des États-Unis ou d'ailleurs. Pour nous, cela est très grave. Cela met en danger notre culture... si je puis porter le débat à ce niveau, car les transports sont un outil de planification économique essentiel qui doit servir à planifier les affaires économiques du pays. De ce fait, encore une fois, nous considérons que les transports doivent être administrés, que les investissements doivent y être canadiens, que la propriété doit être canadienne, afin que les transports puissent être un outil de la stratégie économique et industrielle nationale. Si nous laissons régner la loi du marché, aucune planification n'est possible, car nous ne pouvons contrôler le marché.

L'autre chose qui vaut la peine d'être mentionnée, monsieur Ouellet, c'est que nous avons fait connaître nos vues au gouvernement. Il y a un an, nous avons tenu une conférence nationale sur la déréglementation, à grands frais, et nous avons fait venir de grands experts canadiens et américains pour nous parler de la déréglementation. Vous vous souviendrez peut-être que six ministres du gouvernement actuel sont venus y assister, et nous leur avons montré tous les problèmes que la déréglementation a suscités aux États-Unis. Nous nous sommes donc montrés extrêmement ouverts, nous avons cherché à convaincre les autres Canadiens, et certainement le gouvernement, que cela n'est pas une bonne voie à suivre, car nous abandonnons là un outil économique majeur, avec tous les autres inconvénients que nous avons passés en revue dans notre exposé: chômage, etc.

M. Ouellet: A la page 2 de votre mémoire, vous posez une série de questions. Vous demandez particulièrement: qu'est-ce qui va remplacer la CCT? Je pense que vous avez raison de poser ces questions, car le document *Aller sans entraves* est très vague à cet égard. Peut-être pourriez-vous répondre à certaines de ces questions vous-même, pour le bénéfice des membres du Comité. Pensez-vous que ce nouvel organisme réglementaire devrait comporter une représentation propre des syndicats, des usagers, du public en général, en sus des experts des transports? Considérez-vous impératif que cet organisme soit bien équilibré, afin de pouvoir servir l'intérêt général?

M. Louis Erlichmann (Congrès du travail du Canada, directeur de la recherche, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): Il me semble que la nature de l'organisme est secondaire et que ce qui prime, pour le moment, c'est la nature de la politique gouvernementale. Si le projet *Aller sans entraves* est mis en oeuvre, cet organisme ne sera qu'un jouet aux mains du ministre, pour autant que nous puissions voir, derrière lequel il pourra se réfugier parfois lorsque des décisions politiquement déplaisantes devront être prises. Nous pensons que la politique doit être différente, qu'il faut un organisme réglementaire muni de pouvoirs véritables. Oui, nous croyons aussi que les usagers, les syndicats et le patronat doivent être représentés

[Texte]

Mr. Benjamin: Ms Carr and gentlemen, with all the hurrah we have had about deregulation in the media and many other places over the last several years, mostly imported from south of the line, plus from the Canadian Manufacturers' Association and the Chamber of Commerce, we are only in the last few days of our hearings getting some discussion on the other side of the coin. Would you be prepared to agree that rather than deregulation, there is a measure of re-regulation: the upgrading and updating of the regulatory régime, whether it is under the CTC or whether it is under a new agency that has the same mandate? Would you not agree that some regulations must go, some must stay, some must be revised, some strengthened and that there should be some new ones? But inevitably we are still going to have to have a regulated regime, which means a reregulated regime, not deregulated. Would you buy that?

• 1940

Ms Carr: I think that is a very important point and that is one of the reasons why we are suggesting, even before that is done, a royal commission be established to study what is required. Things are outdated in some situations and what you are saying absolutely proves that. The important thing is that be looked at so there is no danger of deregulating something or reregulating something that is already very, very effective. We would certainly agree with the line of thought that you have, but I think we would also agree that could be handled after a royal commission had a look at all of this.

Mr. Benjamin: There has been a great deal of criticism. A number of witnesses suggested a royal commission, but many more said: Let us not go through all that again; it takes 4, 5, 6 years before anything happens. There have been some, including myself, who have suggested that this committee, if it were given enough time—we have a pretty good staff assigned to us, but we have only two and a half months. However, if this committee had 6 months instead of two and a half, would you agree that we could do reasonably well, as well as a royal commission with the same kind of mandate?

Ms Carr: No.

Mr. Benjamin: Really. We thought we were so good.

The Chairman: Well, Mr. Benjamin . . . ?

Ms Carr: I would like to elaborate on that, if I may. All of you are political people. You serve constituencies, but some of you serve a Prime Minister. I would suggest to you that you must have on that committee other walks of life, to give you a better opportunity to understand what is going on. Many people who work for the federal government come from universities and do not know what a composite community is all about, do not know what farm land is all about. They do not know what necessity is required, relative to the railway

[Traduction]

dans un tel organisme, de même que les différentes régions du pays.

M. Benjamin: Madame Carr et messieurs, avec tous les applaudissements que nous avons entendus ces derniers temps, dans la presse et ailleurs, applaudissements surtout venus du Sud, mais aussi de l'Association canadienne des manufacturiers et de la Chambre de commerce, ce n'est que depuis quelques jours que nous commençons à soulever dans nos audiences la médaille pour en discerner l'envers. Ne pensez-vous pas que, loin de déréglementer, il faudrait rereglementer: renforcer, remettre à jour le régime réglementaire, que ce soit sous l'autorité de la CCT ou d'un nouvel organisme auquel ce mandat serait confié? Convenez-vous que certains règlements doivent disparaître, que d'autres doivent rester et que d'autres encore doivent être modifiés ou renforcés et qu'il faut en concevoir d'autres aussi? Cependant, il est hors de tout doute que nous conserverons un régime réglementé, et non déréglementé. Êtes-vous d'accord avec cela?

Mme Carr: Cela me paraît très important et c'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles nous pensons qu'il faut créer une commission royale d'enquête afin d'étudier ce qu'il faut faire. Dans certaines situations, les choses sont désuètes comme vous venez de l'affirmer. Ce qu'il y a d'important cependant c'est qu'on examine cela afin qu'on ne déréglemente pas à mauvais escient ni qu'on rereglemente dans les cas où il existe déjà une réglementation très efficace. Nous sommes d'accord avec vos idées mais nous sommes également d'avis que l'on pourrait s'attaquer au problème après qu'une commission royale d'enquête se soit penchée sur le problème.

M. Benjamin: On a beaucoup critiqué la situation. Certains témoins ont d'ailleurs proposé la création d'une commission royale mais il y en avait encore davantage qui ne le voulaient pas car cela prend quatre, cinq ou six ans avant que l'on agisse. Certains encore, moi y compris, sont d'avis que ce Comité, si on lui donnait suffisamment de temps pourrait effectuer cette étude car on nous a prêté d'assez bons effectifs mais nous ne disposons que de deux mois et demi. Cependant, si on nous donnait six mois plutôt que deux et demi, croyez-vous que nous pourrions faire un travail, honorable et produire des résultats aussi bons que ceux d'une commission royale d'enquête ayant le même mandat?

Mme Carr: Non.

M. Benjamin: Vraiment. Nous pensions que nous étions aussi bons.

Le président: Eh bien, monsieur Benjamin?

Mme Carr: Si vous permettez, j'aimerais développer le sujet. Vous êtes tous politiques. Vous servez des circonscriptions mais certains d'entre vous sont également au service du premier ministre. Or d'après moi, il faut que le Comité réunisse des gens venant d'ailleurs que des milieux politiques afin que vous puissiez mieux comprendre ce qui se passe. De nombreux fonctionnaires fédéraux viennent des universités et ne savent pas ce qu'est une collectivité pluraliste ou une exploitation agricole par exemple. Ils ne savent pas non plus ce

[Text]

system in the Prairies, or what the airline system means to the north, because they never get out of Ottawa. They have come from university to work for a Member of Parliament. Now, this is no reflection on anybody who is here. Put simply: You have to have the other viewpoint.

It is simply not enough. You have to have a cross-section of people, because this is a national thing we are looking at, a national transportation system, one the taxpayers are paying for, one the taxpayers will continue to pay for, as long as it is servicing the Canadian people. We do not want somebody else coming in, buying a little cup of tea, making all kinds of profits with that cup of tea and then running away because somebody said: Go blow your nose.

Mr. Benjamin: I am sorry you feel that way because . . .

The Chairman: Ms Carr, Mr. Benjamin, I can understand his sorrow in a sense. Number one, he broke a fundamental rule in law. You never ask a question unless you know the answer. Then you do not get hit over the head. But secondly, I must say, with that answer—I can see a letter from Mr. Benjamin, to either the Prime Minister or the Minister, saying that the Canadian Labour Congress wants a royal commission to help supplement whatever we say in a brief. However, I was very interested in your answer.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you can be sure that the CLC will write their own letters. They do not need me to write for them.

The Chairman: I know, but you write good letters too.

Mr. Benjamin: I am sorry they feel that way. The history of royal commissions in this country is that most times they all sit around and gather dust for years and years before anything happens. I believe there is a lot of public discontent about royal commissions; however, that is another story.

I want to go into another matter concerning what occurs in a so-called deregulated environment. I suppose all we can rely on is the U. S. experience so far. However, there has been some experience in Canada since 1981, 1982, and here I am thinking of the air industry. Mr. Saunders might want to deal with this. I am thinking about the whole area of quantity and quality of service and the area of safety and security. When you get into a somewhat deregulated or totally deregulated environment, the natural tendency is to cut corners. Then you end up with a conflict in Canada between what is going on at the Department of Transport, the Department of Labour, the Department of Health and Welfare, Consumer and Corporate Affairs, and maybe a few others. What is your view on (a) the experience in the United States, (b) what is going on in Canada, last summer with Air Canada, right now with PWA? Has the deregulation that has already taken place in the airline industry in Canada had a marked effect in the area of labour relations, safety and security and so forth?

[Translation]

qui est nécessaire pour faire fonctionner un réseau ferroviaire dans les Prairies ni quelle est l'importance d'un réseau de transport aérien pour le Nord car ils ne sortent jamais d'Ottawa. Ils ont quitté l'université pour être au service d'un député. Je ne vise personne en particulier. Tout ce que je dis, c'est qu'il faut entendre le point de vue des autres.

C'est loin d'être suffisant. Il faut que vous comptiez des gens très divers car la question qu'on est une d'envergure nationale, à savoir le réseau national des transports, financé par les contribuables qui continueront à le soutenir aussi longtemps qu'il servira la population canadienne. Nous ne voulons pas que quelqu'un d'autre vienne et prospère à partir de rien puis se sauve dès qu'on lui demande de régulariser sa situation.

M. Benjamin: Je suis désolé que vous soyez de cet avis parce que . . .

Le président: Madame Carr, je comprends pourquoi M. Benjamin est déçu. Premièrement, il n'a pas respecté l'usage qui consiste à ne poser une question que lorsqu'on en connaît la réponse. C'est ainsi qu'on évite les coups de massue. Par ailleurs, j'imagine bien M. Benjamin écrire une lettre, soit au premier ministre, soit au ministre, des Transports où il dirait que le Congrès du travail du Canada demande la création d'une commission royale d'enquête, afin d'appuyer les conclusions de notre rapport. Cela dit, votre réponse m'a beaucoup intéressé.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous pouvez être sûr que le Congrès du travail du Canada rédigera son propre courrier. Il n'a nullement besoin de moi pour le faire.

Le président: Je le sais mais vous aussi, vous écrivez de bonnes lettres.

M. Benjamin: Je suis désolé qu'on pense ainsi. S'agissant des commissions royales d'enquête de notre pays, la plupart du temps elles siègent quelques années puis le rapport ramasse la poussière pendant quelques années encore, et on attend donc très longtemps avant de voir bouger quoi que ce soit. Je crois que le public est très mécontent des commissions royales, mais c'est une autre histoire.

J'aimerais maintenant passer à une autre question liée à la déréglementation du marché. Nous pouvons tous nous reporter à ce qui s'est passé aux États-Unis jusqu'à maintenant. Toutefois, on a aussi observé certaines choses au Canada depuis 1981 et 1982 dans le domaine du transport aérien. M. Saunders voudra peut-être répondre à ma question. Je songe à la fréquence et à la qualité du service ainsi qu'à la sécurité. Lorsqu'on s'achemine vers une déréglementation partielle ou totale, on a tendance à économiser. Ensuite il y a un conflit au Canada entre cela et ce qui se passe au ministère des Transports, au ministère du Travail, au ministère de la Santé et du Bien-être, celui de la Consommation et des Corporations et peut-être quelques autres. J'aimerais d'abord savoir ce que vous pensez de ce qui s'est passé aux États-Unis puis de ce qui se passe au Canada, tout au moins de ce qui s'est passé au sein d'Air Canada l'été dernier et en ce moment chez *Pacific Western*. La déréglementation qu'on a déjà observée dans les

[Texte]

[Traduction]

transports aériens au Canada a-t-elle eu des effets sur les relations de travail, la sécurité ou autres choses?

• 1945

Mr. Tom Saunders (President, CALEA/UAW): Mr. Chairman, let me attempt to respond to that rather lengthy question perhaps somewhat briefly. First of all, I will address the whole question of safety. I think you will find that generally speaking, the labour movement is somewhat reluctant to raise the question of safety, even though they have some very grave concerns about it, simply because there are elements in society that say we are just flagging it, it is a red herring and what not. As a consequence, I think you will find that the labour unions, which are very concerned about the technical aspects of safety in the airline industry, particularly, have backed off somewhat. I think you will find that it is true of the pilots, and I think you will find it is true of some of the very technical people in the maintenance end of the airline industry.

As for the labour relations aspect of it, I think what is happening in the industrial relations side of it is pretty clear. The airlines have taken the announcements by the various governments on deregulation as a licence to kick the heck right out of the workers, turn back the clock many, many years, reduce good full-time work and supplant that with temporary and part-time. While that may bring down the unemployment statistics, it does nothing in the long run for Canadians or creating employment. We have seen that in the airline industry. Since the initial announcement of deregulation or the intention of governments to adopt U.S.-style deregulation in this country, most of the unions in the airline industry have had to take on and be engaged in strikes or economic action against corporations, the airlines.

The sad story is that the Canadian travelling public is the loser, and while we are told this is in the interest of the new competitive environment, that there are going to be cheaper air fares and what not, that has not really come about. In many cases, service which communities had and some very large communities have had in the past, has been reduced. For example, in Victoria, B.C., jet air service to that city has been significantly reduced by the carriers—first CP Air, then PWA, and now more recently Air Canada. They have all reduced their jet service there and replaced it with propeller aircraft. There has been that problem too, so the problem is just not within the labour relations area, although our members have felt the brunt of this thrust by the corporations.

The Chairman: Last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Would you comment on something else that has become apparent from news reports of recent days, as a consequence of environmental problems and deregulation? What has been happening, I suppose, would apply more to the trucking industry than anything else. It may apply to others as well—airlines and railroads, too. It is the matter of insurance

M. Tom Saunders (président, ACETA/TUA): Monsieur le président, je vais m'efforcer de répondre assez brièvement à cette question plutôt longue. D'abord, voyons l'aspect sécurité. Je crois qu'en général, le mouvement syndical hésite à soulever la question de la sécurité, même si cela le préoccupe beaucoup tout simplement parce que certains secteurs de la société nous accusent d'être alarmistes, d'induire les gens en erreur, et caetera. En conséquence, vous vous rendrez compte que les syndicats, bien que très préoccupés par les aspects techniques de la sécurité, surtout dans le domaine du transport aérien se sont quelque peu éloignés du sujet. Cela est vrai des pilotes tout comme des techniciens chargés de l'entretien des appareils.

Pour ce qui est des relations entre le patronat et les syndicats, la tendance actuelle est assez claire. Les compagnies aériennes ont considéré l'annonce de la déréglementation par divers gouvernements comme une permission de s'en prendre durement aux travailleurs, de revenir à la situation d'il y a bien des années, de réduire le nombre de bons emplois à plein temps et de les remplacer par du travail temporaire et à temps partiel. Bien que cela puisse faire diminuer les statistiques sur le chômage, à long terme, cela n'aide pas les Canadiens ni de créer de nouveaux emplois. Nous avons observé cela dans le domaine du transport aérien. Depuis l'annonce de la déréglementation ou tout au moins l'intention manifestée par les gouvernements de s'orienter vers une déréglementation à l'américaine, la plupart des syndicats du transport aérien ont dû faire la grève ou prendre des mesures économiques contre les compagnies aériennes.

Ce qu'il y a de triste dans cela, c'est que le public canadien qui en fait les frais bien qu'on nous dise que ces mesures intensifieront la concurrence, abaisseront les tarifs, etc., car ce n'est pas ce qui s'est passé. Dans bon nombre de cas, les services assurés dans certaines petites localités et même dans de très grandes villes ont été réduits. Ainsi, le transport aérien à destination de Victoria a été considérablement réduit d'abord par CP Air puis par *Pacific Western, et plus récemment par Air Canada. Ces compagnies ont toutes diminué leur service par réactés pour le remplacer par un service d'avions, à hélices. Il y a donc eu ce problème-là aussi, en conséquence la difficulté ne provient pas seulement du patronat et des syndicats, bien que nos membres aient durement ressenti le contrecoup de ces mesures.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Pouvez-vous nous dire aussi ce que vous pensez de certaines nouvelles publiées récemment, à propos des problèmes écologiques causés par la déréglementation? Évidemment, ce qui a été observé se rapporte davantage au secteur du camionnage qu'à autre chose mais il se peut que cela touche aussi les lignes aériennes et les chemins de fer. Il

[Text]

costs. The word we are getting is that a trucker who was paying \$450 or \$500 is now going to be paying \$2000 for every tractor-trailer rig he has. Do you think that is a consequence of deregulation and safety and environmental problems or is it a consequence of under-insurance for too many years before this? I would like your views on that.

• 1950

Mr. Martin: I think we are all aware that in the United States after deregulation there was a lot of junk put on the road. As a result of that the insurance industries found they could not handle it. As a result of that, one of them has gone belly up, which affects Canada in that the insurance department here in Canada cannot insure trucking, especially here in Ontario. It especially affects those running to the border. This is a direct result of deregulation in the United States. The deregulation meant that these people were not looking after their equipment; as a result of that there were more accidents.

I am a sailor, but I know what has happened in our industry regarding insurance. The insurance rates have gone sky high. This is due to the fact that foreign ships come into our country, the skippers and the mates got their tickets in Woolworth's or Kresge's or someplace. They have their accidents here, they spill their oil here, the insurance companies find it more and more difficult to cover it year after year. The thing that has happened with the trucking industry here is a very obvious and is a direct result of deregulation and I think it should be considered.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman. Was this submission prepared for this committee?

Mr. Martin: This submission, Mr. Chairman, was in fact prepared prior to a meeting that we had, an economic regulatory reform meeting, approximately three weeks to a month ago. Since that point in time we have in fact inserted more as developments took place and then it was put together in preparation for this committee.

Mr. Taylor: I was wondering, because you have it addressed to Transport Canada officials. I am not a Transport Canada official. I do not think any other member of this committee is. So I was just wondering how come the Transport Canada officials got into this.

Mr. Martin: Because it was an economic regulatory reform group we met with that was with Mr. Mazankowski's department and it was put together for a meeting with them and then subsequently for this group.

Mr. Taylor: Thank you. Is there anything at all you like about the *Freedom to Move* concept?

Mr. Martin: I cannot think of anything.

[Translation]

s'agit des frais d'assurances. Or on nous dit que le camionneur qui payait naguère 450\$ ou 500\$ devra maintenant payer 2,000\$ pour chaque camion-remorque qu'il possède. Croyez-vous que ce soit le résultat de la déréglementation et des problèmes de sécurité et d'environnement, ou est-ce qu'on ne s'est pas suffisamment assuré depuis tant d'années? J'aimerais bien savoir ce que vous en pensez.

M. Martin: Nous savons tous qu'aux États-Unis, on a vu des tas de ferraille circuler sur la route après la déréglementation. Par conséquent, les compagnies d'assurance se sont trouvées dans une situation difficile. Une d'elles à même fait faillite. Le Canada est touché également, dans ce sens que le secteur canadien des assurances ne peut assurer le transport par camion, particulièrement en Ontario. Le transport de la frontière est surtout touché. Toute cette situation résulte directement de la déréglementation aux États-Unis. À cause de la déréglementation, les gens n'ont plus fait l'entretien de leur équipement, et par conséquent il y a eu davantage d'accidents.

Je suis marin, mais je sais ce qui s'est passé dans notre industrie sur le plan assurance. Les taux d'assurance ont grimpé de façon astronomique. La raison en est que des navires étrangers sont entrés au pays, les capitaines et leurs seconds ont obtenu leurs brevets chez Woolworth ou Kresge ou ailleurs. Ils ont eu des accidents ici, leurs déversements de mazout se sont produits ici, et les compagnies d'assurance trouvent de plus en plus difficile de les assurer chaque année. Ce qui s'est produit dans l'industrie du transport par camion est très évident, et est directement imputable à la déréglementation et il faut en tenir compte.

Le président: Merci Monsieur Benjamin. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est exposé a-t-il été préparé à l'intention des membres du comité?

M. Martin: Monsieur le président, c'est exposé a été préparé avant une réunion que nous avons eue au sujet de la réforme économique réglementaire, il y a environ trois ou quatre semaines. Depuis, nous avons tenu compte des derniers événements et mis la dernière main au document avant cette séance-ci.

M. Taylor: Je me posais la question étant donné que l'exposé est adressé aux haut-fonctionnaires de Transport Canada. Je ne suis pas un haut-fonctionnaire de ce ministère. Je ne crois pas qu'un des membres du comité ici le soit. Je me demandais donc comment les haut-fonctionnaires de Transport Canada se trouvaient mêlés à la chose.

M. Martin: La raison en est que nous avons rencontré le groupe de réforme économique réglementaire et avons présenté ce document au ministère de M. Mazankowski. Nous avons donc préparé cet exposé pour cette réunion avec eux et, ensuite pour cette réunion-ci.

M. Taylor: Je vous remercie. Avez-vous quelque chose à dire au sujet de «Aller sans entraves»?

M. Martin: Je ne pense pas.

[Texte]

Mr. Taylor: You have looked real hard and you cannot find one thing.

Mr. Martin: No. Sincerely not. We have examined it, we have had a number of researchers look at it in depth and examine it. In fact, as you will see in our brief, we went to the U.S. to find out what their experience had been and with no exception they have found that it has not done anything good in the U.S., certainly from their point of view. That is the honest answer. We cannot think of one thing that we like.

Mr. Taylor: So you are quite happy with the status quo?

Mr. Martin: No, we are not happy with the status quo. We think that a number of things can be done. For example, Mr. Benjamin had talked about re-regulation and such. We think it would be useful, going back to the royal commission idea, to go to that type of commission to examine what are the specific problems, examine them in depth and have the full committee hearings, have the people on the commission that Ms Carr talked about and have an in-depth look at it and then come out with something that, hopefully, an awful lot of Canadians could agree to, rather than this hurry-up process that is taking place.

Mr. Taylor: This concept is to get government out of the lives of the people. Do you want more government in the lives of the people?

Ms Carr: When it comes to national transportation of a country this size, with so few people, obviously the government has to be involved. It is the responsibility of the government to make sure there is a national transportation system. The other thing is that if we allow the business community to take over the whole nation, what is going to be left for the little people? I do not think anything.

Mr. Taylor: Well, those are their answers, but . . .

The Chairman: Fine, Mr. Taylor. Mr. Suluk.

• 1955

Mr. Suluk: I just have two main questions. I normally think of myself as having very simple and uncomplicating questions. Coming from the north, I consider myself as having the ability to at least look down with a top view of what is going on down in southern Canada. At least I try to look at myself that way.

When I was growing up, even with the lack of modern conveniences, I used to wonder why in the news you always hear of governments—the government did this, the Minister did that, the Prime Minister did this and this. I wondered why we always had to hear about those things. Now I am finding out.

My first question is with all the amount of press, the amount of TV, the amount of radio, the amount of discussions through the public airwaves that are always happening, the amount of argument that is going on between cities, between papers, and so on, and what not, how could you really say in a pure form that you were not consulted? Even we in the north find out when a decision is being made just the previous morning, or when something is happening across the ocean or around the

[Traduction]

M. Taylor: Vous l'avez étudié sérieusement et vous ne trouvez rien à dire.

M. Martin: Non, sincèrement, je n'ai rien à dire. Nous l'avons étudié, nous avons demandé un certain nombre de chercheurs de l'examiner en profondeur également. Vous le verrez dans notre mémoire, nous nous sommes même rendus aux États-Unis afin de connaître leur expérience, mais dans tous les cas ils se sont rendu compte que cela n'avait rien donné. Voilà honnêtement la réponse. Nous n'y trouvons rien qui soit à notre goût.

M. Taylor: Le status quo vous plaît donc?

M. Martin: Non, il ne nous plaît pas. Nous sommes d'avis qu'on pourrait faire un certain nombre de choses. M. Benjamin a parlé par exemple de nouvelles réglementations. Ce serait utile, il faudrait peut-être reprendre l'idée d'une commission royale, une commission qui étudierait des problèmes particuliers, qui les examinerait en profondeur lors d'audiences en comité plénier, pour que les personnes de la commission dont parle M^{me} Carr soient bien au courant de la situation. De cette façon on pourrait présenter, nous l'espérons, des recommandations qui conviendraient à beaucoup de Canadiens plutôt que de vouloir régler les choses trop rapidement.

M. Taylor: À cause de ce concept, le gouvernement se retirerait de la vie des gens. Voulez-vous que le gouvernement s'implique davantage dans leur vie?

Mme Carr: Lorsqu'il s'agit de transport national pour un pays aussi vaste que celui-ci, et avec si peu d'habitants, le gouvernement doit bien sûr s'impliquer. Il doit s'assurer qu'un système de transport national existe. Par ailleurs, si nous permettons au monde des affaires de contrôler tout le pays, que restera-t-il pour les petites gens? Rien, à mon avis.

M. Taylor: C'est là leur réponse, mais . . .

Le président: Bien monsieur Taylor. Monsieur Suluk.

M. Suluk: Je n'ai que deux questions générales. D'habitude, je pose des questions très simples et peu complexes, il me semble. Je viens du Nord, et je crois être capable d'avoir une vue d'ensemble et de regarder ce qui se passe dans le sud du Canada. C'est du moins comme cela que je me vois.

Lorsque j'ai grandi, même si nous n'avions pas le confort moderne, je me demandais souvent pourquoi aux nouvelles on entendait toujours parler des gouvernements—le gouvernement fait ceci, le ministère fait cela, le premier ministre a fait ceci ou cela. Je me demandais pourquoi nous entendions toujours ce genre de discours. Je sais pourquoi maintenant.

Voici ma première question, avec tous les journaux qui existent, les programmes de télévision, la radio, les discussions qu'on entend sur les ondes, les arguments dans une ville ou l'autre, dans les journaux et ailleurs, comment peut-on vraiment dire en toute franchise qu'on n'a pas été consulté? Même nous dans le Nord apprenons les décisions prises le lendemain même, et nous savons ce qui se passe de l'autre côté de l'océan et ailleurs dans le monde. Comment peut-on

[Text]

world. How could you really say you were not consulted when this paper was being formulated? Could you not say that you already to some extent, by stretching the imagination, had the ability to reply through some other indirect means?

Ms Carr: Well, my friend, when we talk about consultation it is not what you read in the newspapers and it is not by a simple telephone call. When you represent 2 million people, as we do in the Canadian Labour Congress, we expect to be treated as an institution that should be consulted the same as the Business Council on National Issues, the same as the Canadian Manufacturers' Association, the same as the Chamber of Commerce, who are consulted continuously by in-depth meetings. We have never had the pleasure of that at the moment relative to this situation. You cannot deal with...

Mr. Suluk: But if I understand it correctly, the Canadian Labour Congress—or at least your president, or whoever—did not receive the overtures of the government or the Prime Minister, if I remember correctly.

The Chairman: Perhaps you mean Mr. Thompson, the author, more or less, of the paper, working in the Minister's office. I agree with you. I understood from evidence before—perhaps not before the paper came out, but once the paper was released on July 15—that there were informal consultations with many people, some of whom you named, along with Canadian Labour Congress.

Mr. Martin: You are quite right, but that was after...

The Chairman: That was after.

Mr. Martin: —the *Freedom to Move* paper came out. Mr. Chairman, I just want to comment. I think consultation is becoming the most abused word in Canada today. We talk about meaningful consultation. When we talk about meaningful consultation, once again, as Mrs. Carr said, it is not a matter of presenting us a *fait accompli*. We would expect that in fact on a subject as important as this, once again the consultation—and we say meaningful—would take place with major representative groups such as the Canadian Labour Congress before any document were in fact put out for their public discussion.

We said when we came here that we welcome the opportunity to appear before this committee. We welcomed the opportunity when we did have the meeting with the economic regulatory reform group. But once again, we think there is a lot left to be desired in forming such a national transportation policy. That is why we go back on the recommendation of a major public inquiry or a royal commission because of the nature of the subject and the implications it is going to have on all Canadians.

Mr. Suluk: My second question, Mr. Chairman... Before I do, having a ratio of one civil servant to eight people up in the north, I just shudder about another possibility of having to go

[Translation]

vraiment dire qu'on a pas été consulté lors de l'élaboration de ce document? Avec un effort d'imagination, ne pouvait-on pas dire qu'on avait jusqu'à un certain point, la possibilité de répondre de façon indirecte?

Mme Carr: Eh bien, mon ami, lorsqu'on parle de consultation, il ne s'agit pas de ce qu'on lit dans les journaux ou de ce qu'on entend lors d'une conversation téléphonique. Lorsqu'on représente deux millions de personnes, et c'est le cas du Congrès du travail du Canada, nous nous attendons à être traités comme une institution qui doit être consultée comme on le fait dans le cas du Conseil d'entreprise sur les questions d'intérêt national, l'Association des manufacturiers canadiens, la Chambre des commerces, qui sont toujours consultés lors de réunions sérieuses. Nous n'avons pas eu le plaisir d'être consultés jusqu'à maintenant au sujet de cette situation. On ne peut discuter...

M. Suluk: Si je vous ai bien compris, ni le gouvernement ni le premier ministre n'ont fait signe au Congrès du travail du Canada—ou du moins à son président, ou à je ne sais trop à qui...

Le président: Vous voulez peut-être parler de M. Thompson, qui est plus ou moins l'auteur du document et qui travaille au bureau du Ministre. Je suis de votre avis. J'ai cru comprendre d'après les témoignages que nous avons entendus précédemment—pas avant la publication du document peut-être mais certainement depuis le 15 juillet—qu'on avait consulté officieusement un grand nombre de personnes, vous en avez nommées quelques unes, dont le Congrès du travail du Canada.

M. Martin: Vous avez raison, et c'était après...

Le président: C'était après.

M. Martin: ... que le document «Aller sans entraves» ait été publié. Monsieur le président, je veux simplement faire une remarque. Ce mot consultation est peut-être celui dont on abuse le plus au Canada actuellement. Nous avons parlé de consultations significatives. Dans ce cas-là, et je le répète, comme a dit Mme Carr il ne s'agit pas de nous mettre devant un fait accompli. Sur une question aussi importante que celle-là, il faudrait absolument consulter—et nous insistons là-dessus—les principaux groupes représentatifs comme le Congrès du travail du Canada avant que les documents fassent l'objet de discussions publiques.

En arrivant, nous avons dit, que nous étions heureux de cette occasion qui nous est donnée de comparaître devant le Comité. Nous avons été très heureux également de l'occasion que nous avons eue de rencontrer le Groupe de réforme économique réglementaire. Toutefois, je le répète, il y aura encore beaucoup à faire pour élaborer une telle politique de transport national. C'est la raison pour laquelle nous recommandons de nouveau qu'une enquête publique importante soit faite, qu'aucune commission royale ne soit établie à cause de la nature du sujet et des répercussions qu'il y aura pour tous les Canadiens.

M. Suluk: Monsieur le président, ma deuxième question... Avant cela, étant donné que dans le Nord nous avons un rapport de un fonctionnaire contre huit habitants, je frissonne

[Texte]

through another round of consultation through a royal commission. Nevertheless, I suppose I should understand that, with millions of people in southern Canada, you have to go through that process.

• 2000

Anyway, my second question relates to Canadian and U.S. examples and analogies that are normally used. On the one hand, Canadians say they are Canadian and that what happens south of the border is something else. But in most presentations, some witnesses tend to say that, when the airline industry or whatever was deregulated in the U.S., this happened. Well, if we say we are Canadian and that what happens in the U.S. is different, why do we have to accept the fact that what happens down there will necessarily happen in Canada? There seems to be a certain amount of contradiction. There is contradiction in terms of the size of population and so on. Perhaps you could enlighten me on that.

Ms Carr: Briefly, one has only to look at the role of the multinationals in Canada and the foreign-owned in the manufacturing industry, the foreign-owned in the car industry, the foreign-owned in food processing, whatever it may be. One has only to look at that because of our fears of what we, as a labour movement and as workers, know can happen when the foreign-owned people come into Canada and decide to leave, and when special conditions are given to people to come into Canada to take our natural resources and to do all those sorts of things and, when they do not like it, go home, as I have said before.

We have major concerns about that. If we follow the United States line on deregulation in this country, first, we will have sold many jobs down the river. We will have affected, efficiently and much unhappily, against the north, the things that would happen there. You would be further removed in the north than you ever have been before. I do not think people who come in from offshore because of deregulation are going to be really interested in making sure the north of Canada is serviced from one end of Canada to the other, that proper food goes up there from one end to the other, and that the people up there from one end of Canada to the other have the right to live in dignity. I do not think that will be maintained.

Mr. Suluk: Already, we do not live under those kinds of circumstances.

Ms Carr: I understand that.

Mr. Suluk: I do not know how it could become worse up there.

Ms Carr: I understand that, but it will never be corrected by deregulating the national systems that we now have in place. It will never be corrected. I can assure you that it will never be corrected if this opportunity to deregulate and allow the American airlines and this sort of thing to come into Canada...

Mr. Suluk: Actually, I have never thought that anything in the whole world could be corrected to the satisfaction of everybody.

[Traduction]

à l'idée d'avoir une autre commission royale chargée de nouvelles négociations. Néanmoins, avec les millions de gens qui vivent dans le sud du Canada, il faut se plier à ce processus.

Quoi qu'il en soit, ma deuxième question concerne les exemples canadien et américain que l'on cite souvent, et les analogies que l'on emploie normalement. D'un côté, les Canadiens se disent canadiens et affirment que ce que font les Américains ne les regarde pas. Mais, dans la plupart des interventions, les témoins ont tendance à nous dire que la dérèglementation aux États-Unis y a entraîné ceci et cela. Mais si nous sommes Canadiens et si ce qui arrive aux États-Unis est différent, pourquoi faut-il accepter le postulat que la même chose va se produire au Canada comme aux États-Unis? J'y vois là une certaine contradiction. Il y a des différences sur le plan de notre population etc. Peut-être pourriez-vous m'éclairer là-dessus.

Mme Carr: Brièvement, il suffit de regarder le rôle des multinationales au Canada, le nombre d'entreprises étrangères dans le secteur industriel, dans l'industrie automobile, dans l'alimentation etc. Il n'y a qu'à s'arrêter à cela pour comprendre les craintes que nous éprouvons en tant que mouvement syndical et travailleurs, de voir les entreprises étrangères s'installer chez nous, puis repartir du jour au lendemain, profiter de concessions spéciales pour s'emparer de nos ressources naturelles et, dès que quelque chose leur déplaît, rentrer chez-eux, comme je l'ai dit tout à l'heure.

Nous trouvons cela très inquiétant. Si nous emboîtons le pas aux États-Unis en matière de dérèglementation, nous allons, d'abord, sacrifier un grand nombre d'emplois. Nous allons importer, à notre grand détriment, tous les inconvénients qui en ont résulté aux États-Unis. Le nord du pays sera encore plus isolé qu'auparavant. Je ne pense pas que les entreprises étrangères qui s'installeront chez-nous par suite de la dérèglementation seront vraiment intéressées à desservir le nord, à faire en sorte que son approvisionnement soit assuré d'un océan à l'autre, et à s'assurer que les Canadiens au nord du soixantième parallèle vivent dans la dignité. Je ne pense pas que cela sera préservé.

M. Suluk: Déjà aujourd'hui, tout cela n'est pas assuré.

Mme Carr: Je m'en rends compte.

M. Suluk: Je ne vois pas comment les choses pourraient empirer.

Mme Carr: J'en conviens, mais vous n'allez jamais améliorer ces choses en déréglementant les réseaux nationaux qui existent aujourd'hui. Vous n'y parviendrez jamais. Je peux vous assurer que vous n'y arriverez jamais si le gouvernement dérègle et laisse toutes les compagnies américaines s'installer au Canada...

M. Suluk: En fait, et je n'ai jamais cru qu'aucun problème au monde puisse être réglé à la satisfaction de tous.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Suluk. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. I would like to make a couple of comments, and far be it from me here tonight to justify my position on this committee and to compare my capabilities with the royal commission.

However, along the lines of Mr. Benjamin, I would like to say—and as you have mentioned, Ms Carr and colleagues—that before I happened to get into this great job as a politician, I was a farmer, a school teacher, and my dad worked for 33 years for the CN. Although I have no great technical expertise in it and I come from a remote area of Canada, our National Transportation Act interests me greatly. I would also suggest that, with the confidence of the staff that are hired—and we all know this, as elected members of government—at the end of the line, regardless of royal commissions or what not, it is the government and elected members that are going to take the heat on a new National Transportation Act.

Second is the statement you made regarding equality. Coming from a great area of eastern Quebec on the Gaspé, the Magdalen Islands, we are not equal with all other Canadians. As I am sure my friend from the north, Mr. Suluk, would say, with regulation we have never been equal. At the same time, I might add that, I guess due to financial and economic circumstances, we may never be considered equals.

But we do accept the fact that in this transportation-oriented world in 1985, going into the year 2000, there are changes that have to be made. As a member of this committee, I am willing to make my contribution and, as an elected member, take the heat, the positive and the negative aspects. But in travelling across Canada, in meeting groups, I have found that we tend to have a great national Canadian attitude that anything that is new is negative, that it is no good. We cannot continue in this way.

• 2005

We have heard many witnesses. We have talked to private enterprise. Being a former president of a teachers' union, I am also familiar with unions. I assume that labourers are required in private enterprises. And private enterprisers and companies have told us that, in large part, they are in favour in some way, shape or form, of deregulation, taking into account the remote and isolated areas of our country. They have also told us, whether it be the pulp and paper industry or whatever, that if they are not able to compete in a transport market—10% or 12% of their costs go just into transport—they are going to have to close their doors.

I would ask you whether you do not think that, without some form of deregulation, reregulation or regulatory reform, you people are going to lose jobs anyway.

Ms Carr: First of all, we are not negative to everything we have talked about. We are not negative about everything that comes out from the present government or the past govern-

[Translation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Suluk. Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais faire quelques remarques et loin de moi l'idée de justifier ma position en ma qualité de membre du présent comité, ni de comparer mes connaissances à celles d'un membre d'une Commission royale.

Toutefois, comme le disait M. Benjamin, je tiens à préciser—comme l'ont mentionné M^{me} Carr et les collègues—qu'avant d'entrer dans la vie politique j'ai été, tour à tour, agriculteur et enseignant, et que mon père a travaillé pendant 33 ans pour le CN. Bien que je n'aie guère de connaissances techniques et que je vienne d'une région isolée du Canada, notre Loi nationale sur les transports m'intéresse beaucoup. J'ajouterai que je fais confiance à notre personnel. Or nous savons tous, nous les élus du peuple qu'en fin de compte, Commission royale ou pas, c'est le gouvernement et les députés qui devront assumer la responsabilité d'une nouvelle Loi nationale sur les transports.

Je voudrais ensuite aborder la question de l'égalité. La circonscription que je représente est située dans l'est du Québec, la péninsule de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine. Nous n'y sommes pas les égaux des autres Canadiens. Comme mon ami du nord, M. Suluk, le confirmera sans doute, la réglementation ne nous a jamais donné l'égalité. Je ne pense pas non plus, étant donné les contraintes financières économiques, que nous l'aurons jamais.

Mais nous reconnaissons néanmoins qu'en 1985, dans un monde axé sur les transports et à l'aube du 21^e siècle, des changements s'imposent. En tant que membre du présent comité, je suis disposé à apporter ma contribution et, en ma qualité de député élu, à assumer mes responsabilités, pour le meilleur et pour le pire. Mais j'ai eu l'impression dans mes voyages à travers le Canada, lors de rencontres, que nous rejetons l'attitude nationale d'emblée toute innovation comme étant négative et sans valeur. Nous ne pouvons pas continuer ainsi.

Nous avons entendu beaucoup de témoins. Nous avons parlé aux entreprises privées. En tant qu'ancien président d'un syndicat d'enseignants, je connais également les syndicats. L'entreprise privée a besoin de travailleurs et les entreprises privées nous ont dit, en majorité, qu'elles sont en faveur d'une déréglementation, quelles que soient ses modalités, tout en protégeant les régions éloignées et isolées du pays. Elles nous ont dit également, qu'il s'agisse des compagnies de pâte et de papier ou d'autres, que si elles ne sont pas compétitives sur le plan des transports—qui représentent 10 à 12 p. 100 de leur prix de revient—elles seront obligées de fermer leurs portes.

Ne pensez-vous pas que sans une forme de déréglementation, de reréglementation ou de réforme réglementaire, vous allez perdre des emplois de toute façon?

Mme Carr: Tout d'abord, notre attitude n'est pas entièrement négative. Nous ne rejetons pas en bloc tout ce que le gouvernement fait ou que le gouvernement précédent a fait. Je

[Texte]

ment. I can tell you that deregulation is not going to make you equal either. You said that regulation or deregulation where you come from never made you equal. I assure you that, if you deregulate any further, you still will not be equal.

You talk about some of the ideas we have put forward. Certainly we accept the idea of reviewing all of those areas of regulations, whether they are in order or whether they are outdated or whatever, as we have always said about every piece of legislation that the Canadian government or the provincial governments have. There always has to be a review. It does not mean you destroy it all, because sometimes something that is very old is still very sound, even though 50 years have passed. We have said that we are prepared to do this.

On the whole question of trying to find an avenue, we agree we have to have an avenue. This is why we suggest the royal commission. I think it is very important. The royal commission does not have to take two years, as the last one took.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I have one final question, Mr. Chairman, to keep this apolitical. As I mentioned previously, management in many cases has said that deregulation in large part is good. From a positive point of view on behalf of labour and management as regards the *Freedom to Move* paper, I wonder whether you people or your member unions have sat down with management to discuss the pros and cons of deregulation?

Ms Carr: Not as a Canadian Labour Congress vis-à-vis the Business Council on National Issues. As far as direct conversation between employer and union and as far as the leadership of the unions are concerned, perhaps they have in their own industries.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Perhaps?

Ms Carr: I have not asked them. You might ask one of the leaders who is going to be before you in a very few minutes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you very much.

The Chairman: Thank you. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Ms Carr and gentlemen, I would like to start by asking Dick Thomasson a couple of questions regarding the marine industry. I do not think in your brief, unless I overlooked it, you really mention the marine industry. There are a few recommendations in the white paper. The Shipping Conferences Exemption Act would be changed to allow confidential contracts. The Canada Shipping Act would be revised to reserve the coastal trade for Canadian ships and to extend the jurisdiction to 200 nautical miles along with the waiver system. And the Inland Water Freight Rates Act, which is a controlling mechanism for the Canadian Grain Commission, would be repealed.

[Traduction]

peux vous dire que la déréglementation ne vous donnera pas l'égalité non plus. Vous dites que la réglementation des transports ne vous a jamais mis sur un pied d'égalité. Je peux vous garantir que si l'on dérègle encore davantage, vous ne serez pas plus égal.

Vous parlez de certaines idées que nous avons émises. Nous acceptons certainement la notion de revoir tous ces règlements, pour déterminer lesquels sont désuets et doivent être remaniés et c'est notre position vis-à-vis de toutes les lois fédérales ou provinciales. Il faut toujours réexaminer les choses mais cela ne signifie pas qu'il faut tout détruire parce que parfois ce qui est très ancien reste parfaitement adapté, même après 50 ans. Nous sommes tout à fait en faveur d'un tel réexamen.

Il faut pour cela mettre en place un mécanisme et nous proposons une commission royale. Cela me paraît très important. Rien ne dit qu'une commission royale doit mettre deux ans pour rédiger son rapport, comme la dernière.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'ai une dernière question, monsieur le président, pour rester dans l'apolitisme. Comme je l'ai déjà dit, le patronat est généralement en faveur de la déréglementation. Est-ce que vous-même, ou vos syndicats membres, avez déjà rencontré le patronat pour discuter des avantages et inconvénients de la déréglementation?

Mme Carr: Il n'y a pas eu de consultations entre le Congrès canadien du travail et le Conseil d'entreprises pour les questions d'intérêt national. Peut-être y a-t-il eu des conversations directes entre employeurs et syndicats, entre patronat et direction des syndicats dans leurs secteurs propres.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Peut-être?

Mme Carr: Je ne leur ai pas posé la question. Vous pourriez la poser à l'un des dirigeants syndicaux qui vont comparaître dans quelques minutes.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie.

Le président: Merci. Monsieur Angus.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

Madame Carr et messieurs, je voudrais commencer par poser quelques questions sur les transports maritimes à Dick Thomasson. Vous n'avez pas vraiment mentionné les transports maritimes dans votre mémoire, à moins que cela ne m'ait échappé. Le Livre blanc comporte quelques recommandations pour ce secteur. La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes serait modifiée pour permettre la conclusion de contrats confidentiels. La Loi sur la marine marchande du Canada serait révisée afin de réserver le cabotage aux navires canadiens et appliquer la juridiction, de même que le système des dépenses, à la zone économique des 200 milles. Enfin, la Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures, qui est un mécanisme de contrôle pour la Commission canadienne du blé, serait abrogée.

[Text]

I am wondering whether you could give us your position on those three proposals.

Mr. Thomasson: It is pretty hard to argue against those proposals. Right off-hand on the surface, I would have to say that we are in favour of them. I would like to say that, because we did not have enough regulation in the marine industry, we do not have a deep-sea fleet. If we had a regulation stating that a Canadian ship had to be under Canadian flag, we would have a whole lot more jobs and a whole lot more business for Canadian businessmen.

• 2010

I will also take this opportunity to say that people do what they have to do. Let us say that an engineer says he thinks we should be checking the tail of an aircraft every 4,000 hours instead of every 5,000 hours because 5,000 hours is just a little too much and his boss asks what the regulation says. He says that it says every 5,000. He says: Well, that is what we will do. In our business I experience that when we say we should have a lifeboat forward in the event that there is a disaster aft and the lifeboats are gone, the rafts are gone, they say that the regulation says they do not have to have it there.

So deregulation can be very dangerous as far as safety goes, which, by the way, is one of my mandates. But when they talk about a 200-mile limit, when they talk about the coasting regulation, we are in favour of that.

The Chairman: Do you have another question?

Mr. Angus: Good. Thank you.

In the brief you make reference to the American experience, particularly that 40,000 jobs in the industry were lost. We heard the other day that approximately half of those were the ground crews, by and large, in terms of the people who maintain the aircraft. How do you translate that into the Canadian experience? What was the ratio there? What is your anticipation if the exact same kind of deregulation as occurred in the United States occurs in Canada? How many jobs are we looking at?

Mr. Erlichmann: It is hard to transfer directly because we have something over 40,000 jobs in air transport here. If you simply look at a similar kind of proportion of job loss then you are looking at—I do not know—something over 5,000. I think you can look at a larger loss here because of an issue we have raised several times that we have real problems with in this *Freedom to Move* document. In fact, the day it was released, on July 15, when I guess the author, Mr. Thompson, was presenting it, I raised the question about what was in this document to stop foreign carriers from coming into Canada and basically picking off all the lucrative routes and essentially wiping out Canadian carriers. Our one further consultation with Mr. Thompson in that regulatory reform group asked exactly the same question and still got no answer.

[Translation]

Pourriez-vous nous indiquer votre position sur ces trois propositions.

M. Thomasson: Il est très difficile de les contester. De façon générale, nous y sommes favorables. Je dirais cependant que, en raison de l'insuffisance de la réglementation dans le secteur maritime, nous n'avons pas de flottes hauturières. Si nous disposions d'un règlement disant que les navires canadiens doivent battre pavillon canadien, nous aurions beaucoup plus d'emplois dans ce secteur et les entreprises canadiennes feraient beaucoup plus d'affaires.

Je saisis également cette occasion pour dire que les gens font ce qu'on leur demande de faire. Prenons un ingénieur qui pense qu'il faudrait vérifier la queue d'un avion toutes les 4,000 heures, et non pas toutes les 5,000 heures, car ce dernier intervalle lui paraît juste un peu trop grand. Son chef lui demande ce que dit le règlement. Le règlement dit 5,000 heures. Il répondra: eh bien, c'est ce que nous ferons. C'est la même chose dans notre secteur: lorsque nous disons qu'il faudrait placer des bateaux de sauvetage à l'avant, au cas où il y aurait un désastre à la poupe et que les radeaux soient perdus, on nous répond toujours que le règlement ne l'exige pas.

La déréglementation peut donc être très dangereuse sur le plan de la sécurité, qui fait justement partie de mon mandat. Mais, en ce qui concerne la limite des 200 milles, en ce qui concerne le cabotage, nous y sommes favorables.

Le président: Avez-vous une autre question?

M. Angus: Bien. Merci.

Vous parlez dans votre mémoire de l'expérience américaine, et particulièrement des 40,000 emplois qui y auraient été perdus. On nous a dit l'autre jour que près de la moitié de ces emplois étaient des emplois au sol, des emplois de maintenance des avions. Comment cela se traduirait-il dans l'expérience canadienne? Quel était le taux de compression des effectifs aux États-Unis? Qu'arrivera-t-il, à votre avis, si exactement la même déréglementation qu'aux États-Unis est appliquée au Canada? Combien d'emplois seraient perdus?

M. Erlichmann: Il est difficile de transposer directement, car tout le secteur des transports ne comprend qu'un effectif à peine supérieur à 40,000. Si la proportion d'emplois perdus est la même chez nous, 5,000 emplois seraient touchés, peut-être. La perte serait peut-être encore plus grande chez nous en raison d'une difficulté que j'ai mentionnée à plusieurs reprises et qui nous inquiète énormément, dans ce document «Aller sans entraves». D'ailleurs, le jour où il a été publié, le 15 juillet, j'ai parlé à l'auteur, M. Thompson, et je lui ai demandé ce qui, dans ce document, empêcherait les transporteurs étrangers d'envahir le Canada, et d'accaparer toutes les lignes lucratives et de mettre sur la paille les entreprises de transport canadiennes. Nous avons posé exactement la même question lors d'un autre entretien avec M. Thompson au sein du groupe sur la réforme de la réglementation, et nous n'avons pas plus obtenu de réponse.

[Texte]

So I guess the point is that as far as we can tell the government has no answer, and in terms of job loss probably you are looking at 5,000 or 6,000 jobs as the lower limit because we face the kind of risks they do not have in the United States that a foreign carrier will come in and cream off all the most profitable routes through predatory pricing.

Mr. Angus: One final question: In the United States experience, were those 40,000 jobs or were those 40,000 positions that were lost? Was there an evening-out at some point so at the end of the first x number of years of deregulation there were 40,000 fewer positions but in fact more than that had been affected, either by some displacement or they were terminated by one company that went under and hired by somebody else at a lower rate? What is your understanding of what happened down there?

Mr. Erlichmann: My understanding is that it is 40,000 net, that there was a considerable amount of displacement and that there was also a certain change in the nature of the jobs—aside from working conditions and wage levels, there was a considerable increase in part-time employment. It is hard to read the employment figures because once you start getting part-time employment and everything else you have to start looking at the equivalent jobs and everything else. So my understanding is that is 40,000 net.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: Thank you, Mr. Chairman.

Do I understand it is 40,000 jobs lost entirely or 40,000 unionized jobs lost? Is that taking the global figure of jobs?

Mr. Erlichmann: I think that is a global figure in air transport, yes—not just unionized.

Mr. Belsher: Okay. Because I notice you are mentioning in a couple of places the jet service being lost, but when you mentioned Victoria I think there are more flights per day into Victoria now than there were in times past when you count what goes into the harbour as well as out at Pat Bay at the airport in total flights.

• 2015

Mr. Saunders: There may very well be more flights. But I did not say . . .

Mr. Belsher: What is so sacred about jet service?

Mr. Saunders: We are living in the jet age. Propeller is history. It is like travelling by train, almost.

Mr. Belsher: You have the CBRT up there.

Mr. Martin: We are not monolithic, you know.

Mr. Angus: You really meant steam engines, did you not?

[Traduction]

Donc, à notre connaissance, le gouvernement n'a pas de réponse, et il faut donc considérer que le chiffre de 5,000 à 6,000 emplois perdus est un minimum, car nous serons confrontés chez nous à un risque qui n'existe pas aux États-Unis, à savoir l'arrivée d'un transporteur étranger qui va écrémer toutes les lignes les plus profitables en pratiquant des prix déloyaux.

M. Angus: Une dernière question: aux États-Unis, est-ce que ce sont 40,000 emplois qui furent perdus ou bien 40,000 postes? N'y a-t-il pas eu toute une série de mutations qui font que, au bout de X années après la déréglementation, le transport aérien comptait 40,000 emplois de moins, mais que, en fait, beaucoup plus de postes ont été touchés, beaucoup plus d'employés mis à pied par leur entreprise, mais réengagés par une autre à un salaire inférieur? Qu'est-ce qui s'est passé vraiment là-bas?

M. Erlichmann: Je crois savoir que 40,000 est le chiffre net des emplois perdus, mais qu'il y a eu beaucoup de mutations, que la nature des emplois a beaucoup changé—sans parler des conditions de travail et des niveaux de salaire et de la multiplication des emplois à temps partiel. La lecture des statistiques de l'emploi est très difficile, car l'emploi à temps partiel brouille les chiffres, si bien qu'il faut commencer à comparer des postes équivalents, et tout ce genre de choses. Je pense donc que 40,000 est le chiffre net.

Le président: Je vous remercie, monsieur Angus. Monsieur Belsher.

M. Belsher: Je vous remercie, monsieur le président.

Ces 40,000 emplois ont-ils été perdus entièrement, ou seulement 40,000 emplois syndiqués? Est-ce que c'est le chiffre global des emplois perdus?

M. Erlichmann: Oui, je crois que c'est le chiffre global, et pas seulement celui des emplois syndiqués.

M. Belsher: Bien. Vous avez mentionné à plusieurs reprises la suppression des dessertes par avions à réaction, mais dans le cas de Victoria que vous avez mentionné, je crois qu'il y a aujourd'hui plus de vols à destination de Victoria qu'auparavant, si vous comptez également les vols qui atterrissent dans le port, et pas seulement ceux qui atterrissent à l'aéroport de Pat Bay.

M. Saunders: Il y en a peut-être plus, mais je n'ai jamais dit . . .

M. Belsher: Qu'y a-t-il de si sacré dans les avions à réaction?

M. Saunders: Nous vivons à l'air du jet. Les moteurs à hélices sont des antiquités. C'est presque comme de voyager en train.

M. Belsher: Vous avez le CBRT là-haut.

M. Martin: Nous ne sommes pas monolithiques, savez-vous.

M. Angus: Vous vouliez dire «locomotives à vapeur», n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Belsher: You see, this is the problem we are facing. We are in a day and age of change, and we want some help in how we make sure the change comes about so that our transportation industry is as safe as, or safer than, it has been, and it covers the areas that need to be covered; the more sparsely populated areas of our country. Yet I am satisfied, and many, many people are across our country, that we do not need as cumbersome a means of getting into the transportation industry, whether it be trucking or rail... with rail there is not that much difference, because we only have the two there, but in trucking particularly, and in the airlines.

Ms Carr: I would like to make a comment on the safety that you are satisfied with in the airlines.

Mr. Belsher: I did not say I was satisfied. I said we wanted a safe or safer...

Ms Carr: But I thought you said you were satisfied with something, and I just want to make a comment about airlines.

On Monday I happened to go on an airline—a Canadian airline—to Toronto. The gentleman who went with me, one of my staff people, is six foot four inches. He weighs about 250 pounds and is well proportioned with that height. The aircraft we sat in...

The Chairman: Sounds like me.

Ms Carr: Yes, something like the chairperson. His knees... he had to sit spread-eagled, because there was no distance. He paid the regular fare, though. But deregulation was such... if deregulation comes in, all of us will be like cattle in those aircraft. This man could not even put down the tray to have breakfast served; could not even put half a tray down. If the person in front of that person backed up a little, that person would have had to stand up and travel all the way in that way. If we have deregulation, you can be assured that all who will be in the aircraft will be standing room only, because they want the numbers in there to pay the freight.

Mr. Belsher: But you are going on the assumption...

Ms Carr: I am talking about safety and health now. That is what we are concerned about.

Mr. Belsher: But you use a good illustration. This is under a regulated environment you are using as the example...

Ms Carr: Slowly being deregulated.

Mr. Martin: I would like to respond. It really covers a couple of questions, and the question you are getting at.

I think it is a safe assumption in looking at the philosophy behind the *Freedom to Move* paper and the whole attempt by the government to have deregulation in the transport industry take place... was the assumption that you are going to create a lot more competition out there that would in fact take up the slack that is there and create new entrepreneurial enterprises, so we would have cheaper transportation rates—certainly that has been broadcast about much—not only in goods but in carrying people and such. Based on that assumption, you could

[Translation]

M. Belsher: Voyez-vous, c'est cela le problème. Nous vivons dans une période de mutation, et il faut veiller à ce que les changements ne nuisent pas, mais au contraire renforcent la sécurité, et que toutes les régions soient desservies, y compris les moins peuplées de notre pays. Je suis convaincu, comme beaucoup d'autres Canadiens, qu'il n'est pas nécessaire pour cela de s'encombrer d'un appareil réglementaire aussi lourd, qu'il s'agisse de transport ferroviaire ou routier... avec le rail, cela ne fait pas beaucoup de différence, car il n'y a que deux grandes compagnies, mais surtout dans le camionnage et le transport aérien.

Mme Carr: J'aimerais faire une remarque sur l'aspect sécurité des compagnies aériennes, dont vous vous dites satisfait.

M. Belsher: Je n'ai pas dit que j'étais satisfait. J'ai dit qu'il fallait assurer ou renforcer la sécurité...

Mme Carr: Je pensais que vous aviez dit que vous étiez satisfait de quelque chose, et j'aimerais dire un mot des compagnies aériennes.

Je me suis trouvée, lundi, à prendre l'avion pour Toronto—c'était une compagnie canadienne. Le monsieur qui m'accompagnait, qui fait partie de mon personnel, mesure six pieds quatre pouces. Il pèse près de 250 livres et, vu sa taille, est très bien proportionné. L'avion que nous avons pris...

Le président: Il doit me ressembler.

Mme Carr: Oui, il a un peu la carrure du président. Ses genoux... il était obligé de s'écarteler, car les sièges étaient trop rapprochés. Il a pourtant payé le tarif normal. Mais avec la déréglementation... nous serons tous entassés comme du bétail dans ces avions. Mon compagnon ne pouvait même pas baisser la tablette pour y poser son plateau de déjeuner; il ne pouvait même pas poser son plateau. Si jamais la personne devant lui avait voulu baisser son siège un peu, il aurait dû se lever et voyager debout tout le long du chemin. Si la déréglementation se fait, je peux vous garantir qu'il n'y aura bientôt plus que des places debout dans les avions, tellement on va entasser les passagers.

M. Belsher: Mais vous partez du principe que...

Mme Carr: Je parle de sécurité et d'hygiène. C'est là ce qui nous inquiète.

M. Belsher: Mais justement, c'est un bon exemple. Vous parlez là d'un secteur réglementé...

Mme Carr: En cours de déréglementation lente.

M. Martin: J'aimerais répondre. Je vais couvrir plusieurs points, et notamment celui que vous avez abordé.

Si l'on regarde l'orientation générale sur laquelle le document *Aller sans entraves* est fondé et toute cette volonté du gouvernement de déréglementer l'industrie des transports... Il me semble que tout cela repose sur le postulat que l'on va renforcer la concurrence, stimuler l'esprit d'entreprise et, ainsi, bénéficier de tarifs de transport plus bas—c'est du moins ce que l'on affirme partout—non seulement pour les marchandises, mais également les personnes. Dans cette perspective, on

[Texte]

understand—maybe you would not agree; we do not agree—why deregulation is being implemented.

But the whole problem is that in the United States, with the deregulation—once again using that—in fact competition has not come about. Concentration has come about instead, so there is in fact less competition. All evidence indicates that there is going to be less and less competition in airlines, and in trucking, and in the rail system. Consequently, what we end up with is not more private enterprise, if that is what you want, but more monopoly enterprise, with concentration in fewer hands than when the whole deregulation took place in the first place. It seems to me that is in fact counter to what the government is putting forward.

I am basing it on the assumption that this is what you want in imposing deregulation on the economy. We are going to end up with less competition, less service, more monopoly, and in fact higher rates in the final analysis, because of course that follows monopoly. We think we have demonstrated pretty well in the brief, but certainly it is open to you to take a look. We already see that in the airline industry and we have not even had full-scale deregulation. Take a look at the monopolies that are being created in the airline industry. I cannot keep track of who is taking over whom these days, but it is obvious that CP Air is going to be the major private carrier. In fact, deregulation has failed already in the airline industry.

• 2020

The Chairman: Is that . . .

Mr. Belsher: I would like to make this comment, Mr. Chairman. You talk about concentration, and I would think your group is quite a concentration

Mr. Martin: A concentration group.

Mr. Belsher: Yes.

Mr. Martin: We attempt to bring it together . . .

Mr. Belsher: Right.

Mr. Martin:—closer and closer, but we are not asking for deregulation!

The Chairman: Five minutes, Mr. Belsher. That is fine. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I wanted to ask two questions, Mr. Chairman, and also make a request of the witnesses.

The CLC and all the unions affiliated thereto, and others, are in the jobs business, and that is your business. You are very good at it, in my opinion. We can assume that if you thought there was any way there would be more job security and more jobs under *Freedom to Move*, you would be fully supporting it.

Ms Carr: I think that is a two-barrelled question.

The Canadian Labour Congress, obviously, is very, very concerned about the workers. That is what we are all about. But I can assure you, we are just as concerned about the

[Traduction]

peut comprendre pourquoi on veut déréglementer, même si l'on n'est pas d'accord, et nous ne le sommes pas.

Mais tout le problème est qu'aux États-Unis—pour reprendre cette comparaison—la déréglementation n'a pas débouché sur un surcroît de concurrence. Elle a au contraire débouché sur la concentration, si bien que la concurrence est moindre. Tous les indices vont dans ce sens, celui d'une moindre concurrence dans les transports aériens, dans le camionnage, dans les transports ferroviaires. Par conséquent, on se retrouve non pas avec davantage d'entreprises privées, si c'est là le but recherché, mais davantage de monopoles, une concentration de l'activité dans un nombre de mains plus petit qu'avant la déréglementation. Cela me paraît une évolution tout à fait à l'opposé de ce que le gouvernement recherche.

Je suppose évidemment que c'est cela que le gouvernement recherche. Nous allons finir par faire face à moins de concurrence, avoir un moins bon service, plus de monopoles, et des tarifs plus élevés, ce que supposent les monopoles. Nous l'avons bien illustré dans le mémoire, mais c'est à vous de vous en rendre compte. Nous voyons déjà que c'est le cas dans l'industrie des lignes aériennes, et nous n'avons pas encore de déréglementation complète. Voyons les monopoles qui se sont créés dans l'industrie des lignes aériennes. Je ne sais plus qui prend le contrôle de quoi ces jours-ci, mais il est évident que CP Air sera le principal transporteur privé. De fait, la déréglementation est déjà un échec dans l'industrie des lignes aériennes.

Le président: Est-ce que . . .

M. Belsher: J'aimerais faire une remarque, monsieur le président; on a parlé de concentration, mais je crois que votre groupe représente vraiment une concentration.

M. Martin: Un groupe de concentration.

M. Belsher: Oui.

M. Martin: Nous essayons de le regrouper . . .

M. Belsher: C'est exact.

M. Martin: . . . de le resserrer de plus en plus, mais nous ne voulons pas de déréglementation!

Le président: Vous avez eu cinq minutes, monsieur Belsher. Très bien. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais poser deux questions, monsieur le président, et également présenter une demande aux témoins.

Le CTC et tous les syndicats qui y sont affiliés, et les autres, existent pour les emplois, c'est là votre travail. Vous le faites très bien, à mon avis. Nous pouvons croire que s'il y avait, selon vous, une façon d'obtenir davantage de sécurité d'emploi et de créer davantage d'emplois grâce à ce document *Aller sans entraves*, vous lui accorderiez votre entier appui.

Mme Carr: C'est une question à deux tranchants.

Le Congrès du travail du Canada se préoccupe beaucoup, bien sûr, des travailleurs. C'est pour cela que nous existons. Je peux vous assurer toutefois que nous sommes tout autant

[Text]

community, the people who live in the community, the nation as a whole.

So if *Freedom to Move* were a paper that would give us all of those things, sure we would be happy to enjoy coming here and saying, I think you have done a great job. But unfortunately, you have not, because it is not just the people who are working out there who are suffering or will suffer, it will be all Canadians who are going to suffer as a result of deregulation.

Let us make it very, very clear, deregulation in the transportation industry, the airline industry, the shipping industry, is the first step to deregulation of the tuna fish, deregulation of the meat packing, deregulation of our medical care, deregulation of drugs, all of those things will follow. That is the reason why we have to make sure that this does not take off and run down the wrong road or down the wrong track.

Mr. Benjamin: The one area we did not get into was the matter of Crown corporations.

The Chairman: Last question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It has been alleged on numerous occasions—mostly those from the private sector—that Air Canada and CN have a built-in advantage over CP and CP Air and the private sector, even though they have been ordered to operate as a private business since the last eight years.

What do you think about the privatization, wholly or partly, of Crown corporations, Air Canada, CN, or employees being shareholders in one or both of those corporations?

Mr. Martin: Mr. Chairman, first of all, if it is a Crown corporation, I, as a citizen of Canada am already a shareholder in that Crown corporation. I think it is absolutely necessary, especially when we are talking about the transportation industry, that the government does not give up the leverage they can have through a Crown corporation to establish a national transportation policy that is to the benefit of all the people. So consequently, we are not in favour, absolutely not in favour, of privatizing Crown corporations; we do not think that does anything for anybody, except those who are going to get it at a fireside sale.

Secondly, we think once again, a government is abandoning its responsibilities in aiding Canadians in the development of the country. The amusing thing, Mr. Chairman, is that if you look back in the history of the formation of Crown corporations, especially in the transportation sector, they were instituted by people who were very much private enterprisers. C.D. Howe was hardly what you call a galloping socialist, but C.D. Howe saw the absolute necessity to establish a national transportation system that was a Crown corporation. He could see into that future, that it was absolutely necessary for the development of Canada.

[Translation]

préoccupés par la collectivité, les gens qui y vivent, et le pays tout entier.

Par conséquent, si *Aller sans entraves* était un document qui nous apportait toutes ces choses, nous serions certainement très heureux de venir vous dire: vous avez fait un excellent travail. Malheureusement, ce n'est pas le cas, car ce n'est pas seulement les gens qui travaillent qui souffrent, ou souffriront, mais ce sont tous les Canadiens, et cela à cause de la déréglementation.

Soyons très précis; la déréglementation dans l'industrie du transport, les lignes aériennes et le transport maritime, est le premier pas vers une déréglementation du thon, des saisons, de l'assurance-maladie, des médicaments, et de tout ce qui peut s'ensuivre. C'est la raison pour laquelle nous voulons nous assurer qu'on n'emprunte pas la mauvaise voie.

M. Benjamin: Il y a une chose dont nous n'avons pas parlé, ce sont les sociétés de la Couronne.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: On a prétendu à plusieurs reprises—ce sont des gens du secteur privé surtout qui l'ont fait—qu'Air Canada et le CN avaient un avantage au départ sur le CP et CP Air, de même que sur le secteur privé, même si on a exigé d'eux qu'ils fonctionnent comme des entreprises privées depuis huit ans.

Que pensez-vous de la privatisation, complète ou partielle, des sociétés de la Couronne, d'Air Canada, du CN, des employés qui deviendraient actionnaires de l'une ou l'autre de ces sociétés?

M. Martin: Monsieur le président, je vous dirai tout d'abord que s'il s'agit d'une société de la Couronne, moi-même, en tant que citoyen du Canada, je suis déjà actionnaire de cette société de la Couronne. Surtout lorsqu'il est question de l'industrie du transport, il est absolument nécessaire que le gouvernement ne se départisse pas de ce levier qu'il a, par l'entremise d'une société de la Couronne, pour élaborer une politique nationale des transports qui profite à tous. Par conséquent, nous ne sommes certainement pas en faveur de la privatisation des sociétés de la Couronne, nous ne croyons pas que ce soit avantageux pour qui que ce soit, sauf pour ceux qui les obtiendront à un prix dérisoire.

Deuxièmement, nous répétons qu'à notre avis, un gouvernement n'assumerait plus ses responsabilités, car il doit aider les Canadiens à développer le pays. Ce qui est amusant, monsieur le président, si on remonte dans l'histoire pour voir comment les sociétés de la Couronne ont été créées, surtout dans le domaine des transports, on découvre qu'elles ont été créées par des personnes qui étaient vraiment des entrepreneurs privés. On ne peut pas dire que C.D. Howe était un socialiste effréné, mais il croyait qu'il était absolument nécessaire d'établir un système de transport national sous la forme d'une société de la Couronne. Il pouvait prévoir que dans l'avenir, ce serait tout à fait nécessaire pour le développement du Canada.

[Texte]

[Traduction]

• 2025

We are an east-west nation; we are going to continue to be an east-west nation and it is absolutely necessary that we have that leverage and that economic management and I do not think we should pooh-pooh the contribution that Crown corporations have made to this country. In fact most Crown corporations, as all of you know, were not put in by democratic socialists; they were put in by Conservative and Liberal governments who once again knew . . .

The Chairman: Even R.B. Bennett.

Mr. Martin: Even R.B. Bennett knew that Crown corporations served the national interest many times better than the private sector.

Mr. Benjamin: Mr. Martin, I wonder if we could make a request on the matter of getting some information before you let the witnesses go. We have heard about but have not seen the AFL-CIO study in the United States. Could you make that or any other yourselves available to the clerk of our committee and our staff? We get so darn many too often one-sided reports, but also conflicting reports, and I think it would be useful if you could make those available to us.

The Chairman: [*Inaudible—Editor*]

Mr. Benjamin: Even if you do not have them, if you could send them over they would be useful.

Ms Carr: Mr. Chairman, we would be happy to provide something to you, certainly. We have not got them with us.

While I know you are anxious to close the sessions, I would like to indicate to you also that once you start preparing your report if you wish us to come back again to clarify our position on anything or to give you some good sound advice then we would be more than happy to.

The Chairman: Ms Carr, your position is pretty clear. I think we have had some interesting questions.

Mr. Martin, I am going to usurp the power of the Chair here. On your page 6 at the very bottom of the page—and I agree with you about this east-west flow; we want to keep the country from sea to sea, east and west—but part of the evidence, and this is part of the problem with the change . . . There has been direct evidence from shippers and carriers that because of the change in the States after the Staggers Act, the Motor Vehicle Act changes, traffic is starting to go north and south and across the American countryside and coming up. This is part of the problem we have to wrestle with. That is just a comment, but this is what we have been trying to wrestle with.

Nous sommes une nation qui va de l'est à l'ouest, nous allons continuer de l'être, et il est absolument nécessaire que nous ayons ce levier et cette gestion économique. Je ne crois pas qu'il faille lever le nez sur la contribution que les sociétés de la Couronne ont apportée au Canada. De fait, la plupart des sociétés de la Couronne, vous le savez tous, n'ont pas été établies par des socialistes démocrates, elles l'ont été par les gouvernements conservateurs et libéraux qui, eux aussi, savaient . . .

Le président: Même R.B. Bennett.

M. Martin: Même R.B. Bennett savait que les sociétés de la Couronne servaient les intérêts nationaux beaucoup mieux que ne pouvait le faire le secteur privé.

M. Benjamin: Monsieur Martin, avant que les témoins partent, nous pourrions peut-être demander s'il est possible d'obtenir plus de renseignements. Nous avons entendu parler, mais nous ne l'avons pas vue, de l'étude AFL-CIO qui a été faite aux États-Unis. Pourriez-vous transmettre au greffier du Comité et à notre personnel cette étude, et d'autres auxquelles vous avez eu accès? Nous obtenons tellement souvent des rapports où il n'est question que d'un côté de la médaille, et aussi des rapports contradictoires, qu'il nous serait utile d'obtenir ces études.

Le président: [*Inaudible—Éditeur*]

M. Benjamin: Même si vous ne les avez pas ici, vous pourriez peut-être nous les transmettre, ce serait très utile pour nous.

Mme Carr: Monsieur le président, nous serons très heureux de le faire. Nous ne les avons pas ici.

Je sais que vous êtes impatients de terminer ces audiences, mais j'aimerais vous dire également que lorsque vous commencerez à rédiger votre rapport, si vous voulez que nous apportions des éclaircissements sur quelque question que ce soit, ou que nous vous donnions de bons conseils, nous serons très heureux de le faire.

Le président: Madame Carr, nous savons que c'est bien ce que vous pensez. Je crois que les questions posées sont intéressantes.

Monsieur Martin, je vais usurper mes pouvoirs en tant que président. Au bas de la page 6 de votre exposé—je suis d'accord avec vous au sujet du mouvement est-ouest; nous voulons conserver ce mouvement d'une mer à l'autre, de l'est à l'ouest—mais les témoignages que nous avons entendus, en partie, et c'est un peu le problème qui se pose au sujet du changement . . . Les expéditeurs et les transporteurs nous ont dit sans détour qu'à cause du changement survenu aux États-Unis après l'adoption de la *Staggers Act*, les modifications apportées par la *Motor Vehicle Act*, le trafic commence à se déplacer vers le Nord et le Sud, et aussi à travers le pays, pour remonter. Cela fait partie du problème que nous devons régler. Il ne s'agit que d'une remarque, mais voilà ce à quoi nous devons nous attaquer.

[Text]

Coming back to your fundamental recommendation, in effect a holding action and having a royal commission, I come back to the question of Mr. Benjamin and blend it with the comments of Mr. Gray. I was very interested in your answer. I did not know what to expect in the answer to Mr. Benjamin.

Look at the free trade/enhanced trade question. A royal commission went around the country for four years. It came out with a document that perhaps caught a lot of Canadians by surprise. It is fundamental to the country, the soul of the country, the sovereignty of the country, as much as if not more than perhaps transportation policy, or pieced partly with it, and yet we are moving perhaps down that track and we have not got the members who finally are going to take the heat on free trade now going around getting points of view.

And I can tell that you we have had a variety of points of view. They have been of all extremes, and it does confound us, and we have the dilemma now of trying to write the report and then the Minister is going to make decisions but the politician is eventually going to take the heat. To me, to support Mr. Benjamin, a firm recommendation for the committee to continue its study—the committee rather than a royal commission . . . I know MacPherson made a pretty good report on transport many years ago, but I must say, looking at the most recent royal commission, I do not really think we are helping any Canadians to shove it off to so-called experts where it still has to come back to the politicians who reflect all regions of this country, who have lived in all regions of this country, who have to make a political decision, which finally has to be made.

That is the only thing, because you in your sense are a politician and we are politicians around this country acting for people. Finally a political judgment has to be made by the politician and . . .

Mr. Benjamin: Maybe we can retire and go on a royal commission . . .

The Chairman: Frankly, I think we will be just as competent as any royal commission with back-up staff.

Mr. Benjamin: —at \$800 a day.

The Chairman: I want to thank you very much. This has been very interesting. I am very glad you came. As I say, there has been a variety of views and yours has been put forward very cogently and clearly and I want to thank you all for it and taking the time and trouble to come. Thank you very much.

Ms Carr: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, we now call the last witness tonight, which is the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers.

[Translation]

Au sujet de votre recommandation fondamentale, un moment d'arrêt et la création d'une commission royale, j'en reviens à la question qu'a posée M. Benjamin et je l'incorpore aux commentaires qu'a faits M. Gray. Votre réponse m'a beaucoup intéressé. La réponse de M. Benjamin m'a laissé un peu perplexe.

Prenons la question du libre-échange, d'un commerce plus important. Pendant quatre ans, une commission royale a parcouru le pays. Cette commission a présenté un document qui a peut-être surpris beaucoup de Canadiens. Il s'agit d'un document fondamental pour le pays, pour l'âme du pays, la souveraineté du Canada, autant, sinon plus peut-être, qu'une politique des transports, ou on pourrait peut-être, les incorporer l'un à l'autre, et pourtant, nous nous acheminons dans cette voie et nous n'avons pas de membres qui, finalement, voudront faire face courageusement à la question pour essayer d'obtenir des points de vue à ce sujet.

Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous avons divers points de vue. Ce sont des points de vue de toutes les tendances, et nous sommes assez étonnés. Nous nous trouvons actuellement dans un dilemme: essayer de rédiger un rapport pour que le ministre, ensuite, prenne les décisions, mais le politicien, en définitive, sera dans le feu de l'action. Quant à moi, et j'appuie M. Benjamin, une recommandation ferme pour que le Comité continue son étude—que ce soit le Comité plutôt qu'une commission royale . . . Je sais que M. MacPherson a fait, il y a quelques années, un très bon rapport au sujet des transports, mais je dois avouer, à cause de la plus récente commission royale, que je ne crois pas vraiment qu'on aide les Canadiens en refilant la question à de soi-disant experts. De toute façon, la décision reviendra finalement aux politiciens, qui représentent toutes les régions du pays, qui vivent dans ces régions, et qui doivent prendre les décisions politiques qui, finalement, doivent être prises.

C'est la seule chose importante, car, dans un certain sens, vous êtes vous-même un politicien, et nous le sommes nous aussi, puisque nous parlons au nom des gens. Il faut finalement qu'une décision politique soit prise par le politicien et . . .

M. Benjamin: Nous pouvons peut-être prendre notre retraite et siéger à une commission royale . . .

Le président: Je crois vraiment que nous serons aussi compétents qu'une commission royale si nous avons le personnel de soutien voulu.

M. Benjamin: . . . à 800\$ par jour.

Le président: Je vous remercie beaucoup. Ce débat a été très intéressant, et je suis heureux que vous soyez venus. Je le répète, nous avons entendu divers points de vue, et le vôtre a été présenté de façon très intelligente et très précise; je vous remercie de l'avoir fait et d'avoir pris la peine de venir ici. Merci beaucoup.

Mme Carr: Merci.

Le président: Messieurs, nous allons entendre le dernier témoin de ce soir, la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers.

[Texte]

• 2030

We are calling Mr. Hunter, the National President of the CBRT, along with Mr. Callaghan and Mr. Lynk.

Mr. Hunter, I would like to welcome you to the table, and Mr. Callaghan and Mr. Lynk. You have provided us with a very substantive brief of some 47 pages. I hope you are going to give an overview so we can get to questions. We welcome you here.

Mr. J.D. Hunter (National President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers): Thank you, Mr. Chairman. Perhaps I should give you a fast run-down on the sort of people our union represents as one of the major transportation unions that represent people in the transportation industry.

We represent railway workers, both in the freight and passenger railways in this country. We represent truck drivers, forwarding companies. We represent bus drivers, both in the urban and the inter-city transportation systems. We also represent employees of B.C. Air in the airline industry, all of the employees in that company. We represent seafarers all across the country—on the east coast and CN Marine and the supply vessel of Bow Husky Valley. We represent seafarers on the lakes, and we represent seafarers on the west coast in the tug boat industry, and we also represent the employees of the St. Lawrence Seaway. And so I think it is fair to say that our union is certainly representative of the transportation industry in this country.

The Chairman: About 30,000 members.

Mr. Hunter: About 35,000; it varies between 35,000 and 38,000. We have been around since 1908. We started out as a railway union and of course have gone far beyond that. We are a Canadian union, entirely in Canada. That is one of the reasons of course, and the reason, why we chose to come before this committee even though we are members of the Canadian Labour Congress.

We share many things in common with the Canadian Labour Congress; however, as a transportation union, I think we have been more cognizant of the transportation industry in this country. We take probably a closer look at it for vested interest purposes, and one has to say, in our judgment at least, that the transportation industry, not only in this country but in any country, is a very important part of the fabric that holds any country together, particularly in a country such as Canada that is so vast with a sparse population in terms of worldwide population. I really think it is sort of poetic justice that we are meeting today in the railway room.

• 2035

I was interested to hear about government interference or government ownership. I do not think it an accident that this

[Traduction]

Nous demandons à M. Hunter, le président national de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers de s'approcher, de même que M. Callaghan et M. Lynk.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Vous nous avez remis un mémoire très complet de quelque 47 pages. J'espère que vous allez me donner un aperçu de ce document afin que nous puissions vous poser des questions. Nous vous souhaitons la bienvenue au comité.

M. J.D. Hunter (président national, Fraternité canadienne des cheminots employés des transports et autres ouvriers): Merci, monsieur le président. Je pourrais peut-être vous dire rapidement quelle sorte de gens notre syndicat représente puisqu'il s'agit l'un des syndicats les plus importants du domaine de transport et que nous représentons des personnes qui travaillent dans l'industrie des transports.

Nous représentons les cheminots qui s'occupent aussi bien du transport des marchandises que des voyageurs au Canada. Nous représentons les chauffeurs de camions, des compagnies de transit. Nous représentons des chauffeurs d'autobus et d'autocars. Nous représentons également dans le domaine du transport aérien tous les employés de B.C. Air. Nous représentons les marins de tous les coins du pays—de la côte est, de CN marine et les bateaux d'approvisionnement de Bow Husky Valley. Nous représentons les marins des grands lacs et ceux de la côte ouest qui travaillent sur des remorqueurs, et aussi les employés de la voie maritime du Saint-Laurent. Par conséquent, nous pouvons certainement prétendre que notre syndicat représente l'industrie des transports au Canada.

Le président: Vous avez quelque 30,000 membres.

M. Hunter: Environ 35,000, le nombre varie entre 35 et 38,000. Nous existons depuis 1908. Nous avons débuté comme syndicat du chemin de fer et évidemment nous avons dépassé ce cadre. Nous sommes un syndicat canadien, entièrement pour le Canada. C'est une des raisons, évidemment, et même la raison pour laquelle nous avons choisi de comparaître devant ce comité, même si nous sommes membres du Congrès du travail du Canada.

Nous avons beaucoup de choses en commun avec le Congrès du travail du Canada. Toutefois, en tant que syndicat des transports, nous connaissons surtout l'industrie des transports au pays. Nous suivons probablement les choses de très près dans cette industrie à cause évidemment des intérêts que nous y avons, et on peut dire, à notre avis du moins, que l'industrie du transport est, non seulement au Canada mais dans n'importe quel pays, l'élément important de la trame qui unit le pays. C'est surtout le cas dans un pays comme le Canada, qui est un pays si vaste et qui a relativement peu d'habitants comparativement aux autres pays du monde. C'est en quelque sorte juste que nous nous réunissions aujourd'hui dans la salle des chemins de fer.

Je voulais entendre parler de l'ingérence du gouvernement ou du rôle du gouvernement à titre de propriétaire. Je ne crois

[Text]

was called the Railway Committee Room. If one goes back and looks at the history of how this country was put together, you probably would not have a country as we know it, had not the government of the day had the fortitude to understand that the transportation system in those days, which of course was the railway, was such an important part of Confederation. I do not think it is any different today.

National unity is still tied by those transportation lines that run across this country and, of course, through the air. National transportation systems are so important. As we see it, they are as important as the question of free trade. We even think they might be related. Certainly it is as important to this country and what happens to it.

I would agree that nothing stands still in life, and one can hardly argue with it. But regulations that govern us, whether they be by rail, air or truck—or by bus, for that matter, which is provincial—are there for a reason. I think they have been around long enough to indicate that they were really necessary. If it was left to the free market system, we would not have a national railway, including, I would suggest, the Canadian Pacific Railway. It really survived and prospered on the basis of the land grants and the mineral rights that were afforded to it. This is what permits today to act the way it does in a free enterprise system.

Had it been left to the marketplace in those days, I doubt very much if we would be sitting in the Railway Committee Room talking about whether or not we should continue with deregulation or regulation. I want to say right now that, as far as I am concerned, *Freedom to Move* is a buzz phrase that really means deregulation of the transportation industry in this country; there is no question in my mind. This is the reason we oppose deregulation per se.

We oppose deregulation because it is going to change our society. We see that it is going to change the very way we live in this country. One only has to take into account what was said previous to my being here and what is contained in some of the remarks in our brief. One of the good things about living close to the United States is that one can always look south and see what is happening there and learn some lessons from it, either good or bad. As has been said, the U.S. experience of deregulation, which was really started by Jimmy Carter and exemplified by Ronald Reagan, has certainly been an indication of what has happened there.

Someone had said earlier that we are in the business of providing jobs. We are in the business certainly of representing people, there is no question about it. We are also in the business of being Canadians. As I said, as one who represents and works in the transportation industry, we are as concerned about what is going to happen to us as Canadians as much as we are interested about what is happening to us as trade unions or work groups. We are going to be affected by it. Our

[Translation]

pas que ce soit accidentel qu'on ait nommé cette pièce la salle des chemins de fer. Si on remonte un peu dans l'histoire pour voir comment le pays a été créé, s'aperçoit qu'on aurait probablement pas ce genre de pays, si le gouvernement de l'époque n'avait pas eu la force d'âme pour comprendre que le réseau de transport de ces années-là, et il s'agissait évidemment de chemins de fer, était vraiment très important pour la Confédération. Je ne crois pas que ce soit différent aujourd'hui.

L'unité nationale est toujours liée aux lignes de transport qui parcourent le pays et évidemment aux lignes aériennes. Les réseaux de transport nationaux sont très importants. Nous croyons quant à nous qu'ils sont aussi importants que le libre-échange. Nous croyons aussi qu'il pourrait y avoir un lien entre les deux. Ils sont importants bien sûr pour le pays et pour son avenir.

On peut affirmer, sans risque d'être contredit, que tout bouge dans la vie. Toutefois, les règlements qui nous régissent, que ce soit pour les chemins de fer, les transports aériens ou le camionnage—ou même les autobus, qui sont du domaine provincial—existent tous pour une bonne raison. Ils existent déjà depuis tellement longtemps qu'ils sont la preuve de leur nécessité. Si on laissait libre cours au système de libre-échange, nous n'aurions pas de chemins de fer nationaux, et cela comprend je crois la société des chemins de fer du Canadien Pacifique. La société a survécu et a prospéré à cause des terres et des droits miniers qui lui ont été accordés. C'est la raison pour laquelle elle agit comme elle le fait aujourd'hui dans un système de libre entreprise.

Si on avait laissé jouer les forces du marché dans ces années-là, je doute beaucoup que nous nous serions retrouvés dans cette salle des chemins de fer à discuter si oui ou non nous allons poursuivre la déréglementation ou la réglementation. Je dois vous dire au départ que, pour moi, *Aller sans entraves* signifie en fait déréglementation de l'industrie des transports au pays, je n'en doute pas un seul instant. C'est la raison pour laquelle nous nous opposons à la déréglementation en tant que telle.

Nous nous y opposons car elle va changer notre société. Nous croyons qu'elle va changer notre façon de vivre. On n'a qu'à voir ce qui a été dit avant notre venue et ce que révèlent certaines remarques dans notre mémoire. Un des avantages à vivre près des États-Unis, c'est qu'on peut toujours regarder vers le Sud pour voir ce qui s'y passe et en tirer des leçons, bonnes ou mauvaises. On l'a déjà dit, l'expérience américaine en matière de déréglementation, qui a été lancée sous Jimmy Carter et reprise par Ronald Reagan, nous donne une idée de ce qui se produit là-bas.

Quelqu'un a mentionné plus tôt que notre tâche est de créer des emplois. Notre tâche est de représenter les gens, il n'y a pas de doute à ce sujet. Notre tâche est également d'être Canadiens. Je le répète, étant donné que nous représentons l'industrie des transports et que nous y travaillons, nous nous préoccupons de ce qui va nous arriver, à nous les Canadiens, tout comme nous nous intéressons à ce qui va nous arriver en tant que syndicat ou que groupe de travail. Nous serons

[Texte]

society will change if the deregulation proves, as I suspect it will, judging from what happened in the United States, that many people will be laid off as a result of deregulation. There will be many people who will be working under conditions that are far inferior to what they are now. And there will be many people making much less money.

The flow from this is that we as a total society will have to look after those people who are currently working at rates of pay and ensure that they are able to function in our society. It is simple enough to say that deregulation in the short run may provide some companies with some short-term gain in the sense of profits. In the final analysis, however, the majority of the people of this country will suffer from deregulation, and we will all pick up the tab. As I say, without going into the arguments or the figures that were used concerning the effects on the people that work in the air, trucking and railroad industries south of the border, as we see it, there is no question that it will happen here.

• 2040

I will talk about safety for just a minute. I think we are living in a fool's paradise if we think any company in this country—and without exception—in the free enterprise system, without regulations, is going to pay as much attention to safety as they do in a regulated society. It just is not going to happen.

The Chairman: I agree. There may be differences of opinion, but it is very clear that, regardless of what happens, there is going to be a regulatory environment on safety. The Minister has made that clear and the paper makes it clear. I agree that, if there were nothing, then it would perhaps be more horrendous than even I would like to think about. There may be a difference of opinion as to the strength of the regulatory environment, but there certainly still will be regulations on safety, and this committee is going to make sure that is one of its tenets. I can disclose that right now. What happens to it in the legislation we are all going to be looking at, but I can only take the Minister's word when he appeared before the committee. That was a thing he stressed. I just throw that out.

Mr. Hunter: You had the advantage of hearing that; I have not. I can tell you that as far as I am concerned, looking at what has happened in the United States—and I will take the trucking industry—the deregulation of the trucking industry indicates that you get into the 'fit, willing and able', which I was not going to address. But the 'fit, willing and able' aspect of what Mr. Mazankowski's paper talks about is frightening, to say the least, because one has to assume that, for anybody who is 'willing', it means you have a truck; 'fit', I suppose, I do not know; and you are certainly 'able' to move goods from A to B.

I can tell you what is happening in the United States. There are all kinds of what we call 'mom and pop' operations in that society in which all you have to do is have a truck and be willing to haul from point A to point B, working long hours with a truck that is not serviced properly, as fleets are in this country. As a result of that, you have all kinds of things running around on the road, which I drive on and which I

[Traduction]

touchés par la déréglementation. Si on en juge par l'expérience américaine, et si la déréglementation, comme je le soupçonne, se traduit par la mise à pied de nombreuses personnes, la société s'en trouvera changée. Bien des gens travailleront dans des conditions qui sont bien inférieures à celles que nous connaissons. Beaucoup gagneront moins d'argent.

Il en résulte que nous, en tant que société, devons nous occuper de ces gens qui touchent aujourd'hui un salaire, et veiller à ce qu'ils puissent vivre dans notre société. C'est facile de dire que, grâce à la déréglementation certaines compagnies pourront faire des bénéfices à court terme. Toutefois, à long terme, la majorité des gens du pays seront touchés par la déréglementation et nous devons tous payer la note. Comme je l'ai déjà dit, sans avancer de nouveau les arguments ou les chiffres qui ont été cités au sujet des effets de la déréglementation sur les personnes qui travaillent dans le domaine du transport aérien, routier et ferroviaire aux États-Unis, nous ne voulons pas que cela se produise ici.

Je reviens à la question de la sécurité. Nous rêvons en couleurs si nous pensons qu'une compagnie, quelle qu'elle soit, que l'entreprise privée de façon générale au pays prêterait autant d'attention à la sécurité dans un contexte déréglementé que dans un contexte réglementé. C'est impossible.

Le président: Je suis d'accord avec vous. Nous n'avons peut-être pas la même opinion sur la sécurité, mais quoi qu'il arrive, il y aura une réglementation à ce sujet. Le ministre l'a indiqué clairement et le document l'indique clairement. Je suis d'accord sur le fait qu'en l'absence de toute réglementation la situation pourrait être très pénible. Il peut y avoir divergence de vues quant à l'efficacité de cette réglementation, mais il y aura certainement une réglementation sur la sécurité. Le Comité entend en faire un de ses chevaux de bataille. Il reste à voir le projet de loi qui en découlera, mais pour l'instant je me fie à la parole du ministre lorsqu'il a comparu devant le Comité. C'est un point sur lequel il a insisté.

M. Hunter: Vous avez eu la chance de recevoir ces assurances, moi pas. Moi, je me fie à ce qui s'est passé aux États-Unis, dans l'industrie du camionnage, par exemple. La déréglementation fait appel à ceux qui sont en santé, disposés à bien faire et aptes au travail. Je n'allais pas en parler, mais c'est un aspect du document de M. Mazankowski qui ne laisse pas de m'inquiéter. Dans ces circonstances, n'importe qui qui est bien disposé et qui est apte au travail, je suppose que cela signifie qu'il doit avoir un camion, pour ce qui est d'être en santé, je ne sais pas, peut transporter des marchandises d'un endroit à l'autre.

Je puis vous dire ce qui s'est passé aux États-Unis. Il y a eu toutes sortes d'entreprises de broches à foin. Tout ce qu'il fallait, c'était d'avoir un camion et d'être prêt à transporter des marchandises d'un endroit à l'autre, en travaillant de longues heures, en économisant sur l'entretien des camions, contrairement à ce qui se fait ici au pays. Il s'ensuit que tous ces camions mal entretenus sillonnent les routes sur lesquelles je

[Text]

suggest probably you drive on, and the results of that are going to be disastrous.

Also, I will talk about the railway. There are more toxic substances running around this country now, more than ever before, and people do not know what they are. I am not suggesting they should not do that, by the way. We happen to live in a society in which there has to be transportation of dangerous goods. There is no question about that. Society is not going to stop because we have invented some toxic materials. But the fact of the matter is that it is highly toxic and very dangerous, and a lot of that is shipped by truck. As Mr. Saunders has said, probably if people knew what was happening in this country in respect to safety, we would be rather frightened about it.

So I do not know. I just say to you that one thing I see is that, even in our regulated society in the sense of trucking and railway particularly, with toxic substances which are running around, one has only to remember Mississauga and how many more? I do not know. But it is rather frightening to say it is going to be lessened or that the possibility may be lessened by the paper in which, as well, it says there may be possibilities that some people can even start up a short-line railway; never mind a trucking company, but in fact, can start up on an abandoned railway line. I just say to you that this is frightening to us, and I say that to this committee in all sincerity. Hopefully, you will take that into consideration.

The other thing, as I say, is looking at our society as a whole and what you do with regulation. As I say, the U.S experience has been a decrease in employment in that country. Now, quite frankly, if I thought there was an indication that there would be jobs, jobs, jobs, as I heard one time, to coin a phrase, coming from deregulation, then I probably would not be as concerned as I am as a trade unionist, never mind as a Canadian, who sees what is happening. But I just do not see that happening; in fact, it is going to be the reverse. So I say to the committee that this is something perhaps you should think about.

• 2045

I guess the thing that really comes to mind is, why? What is wrong with our society that we live in now, compared to the deregulated society south of the border? Well, I do not think there is much wrong with it in that sense. Of course, it can be corrected, but I do not really think that because a country which is south of the border to us has suddenly decided to go to supply side economics which includes deregulation that we should follow suit just to be competitive. I think as a country which is sovereign, we should take that into consideration and say that we do not want to become another American state as far as we are concerned.

Just one last remark, and maybe to save some questions, we also say that there should be a royal commission. I want to make it clear that the reason I say that is because it is such an important part of our society that I just happen to think that it requires all of the time, all of the effort and all of the expertise

[Translation]

me trouve et sur lesquelles vous vous trouvez probablement. Les résultats seront sûrement désastreux.

En ce qui concerne les chemins de fer, il y a plus de substances toxiques transportées au pays qu'en n'importe quel moment auparavant, et les gens en ignorent la composition. Je ne veux évidemment pas dire que nous devons éviter de transporter des substances. Dans notre société, nous devons nous faire à l'idée de transporter des marchandises dangereuses. La société ne peut pas s'arrêter de fonctionner parce que nous avons inventé des substances toxiques. Il reste que ces substances sont très toxiques et très dangereuses, et qu'elles sont transportées en grande partie par les camions. Comme M. Saunders l'a fait remarquer, si les gens savaient ce qui est transporté actuellement au pays, ils seraient sûrement très inquiets.

Je ne sais pas. Même dans notre société réglementée au niveau du camionnage et du transport par chemin de fer, il y a des substances toxiques qui se baladent un peu partout. Il n'y a qu'à voir ce qui s'est passé à Mississauga. Combien d'incidents de ce genre se produiront-ils encore? Tout ce que je puis dire, c'est que la situation est plutôt inquiétante, avec un document qui amoindrit le degré de sécurité, au point où les gens pourront créer des compagnies de chemin de fer sur de petites distances, pas seulement se lancer dans des entreprises de camionnage. Ils pourront réactiver les lignes de chemin de fer abandonnées. Nous voulons dire au Comité que c'est une perspective qui nous inquiète beaucoup. Nous espérons que vous en tiendrez compte au cours de vos délibérations.

Il ne faut pas oublier non plus les autres répercussions de la réglementation ou de la déréglementation à l'intérieur de la société. Comme je l'ai déjà indiqué, l'expérience américaine s'est soldée par des pertes d'emploi. Si je pouvais être sûr que le résultat de la déréglementation soit des emplois, des emplois et encore des emplois, pour paraphraser quelqu'un, je ne serais probablement pas aussi inquiet en tant que syndiqué, sinon en tant que Canadien. Je ne peux cependant pas imaginer une telle perspective. Je m'attends plutôt au contraire. C'est un point qui doit également faire réfléchir le Comité.

Pourquoi toute cette agitation? Qu'est-ce qui ne va pas avec notre société actuelle par rapport à la société déréglementée plus au Sud? Il n'y a pas tellement de choses à corriger finalement. Ce n'est pas parce que notre voisin du Sud a soudainement décidé de se lancer dans l'économie de l'offre et la déréglementation qu'elle suppose que nous devons suivre son exemple pour continuer d'être concurrentiels. En tant que pays souverain, nous devrions y réfléchir, et rejeter l'idée de devenir un autre État américain.

Une dernière question, en prévision de certaines questions. Nous sommes en faveur d'une commission royale d'enquête. Nous pensons en effet que la question est tellement importante pour notre société que nous devons y consacrer tout le temps, tous les efforts et toute la compétence nécessaires par la voie

[Texte]

that is available to a royal commission. I would agree basically with the remarks that, of course, it is the political representatives of the people who are elected to the House of Commons that finally must make the decision. No argument from me on that point, but I think there have been several royal commissions, not all of them bad. The problem with royal commissions is that most of them end up in the waste-paper basket. That is the problem with royal commissions that I see.

I want to say that the MacPherson Commission in fact really changed things. There was a change when the MacPherson commission came in. They set up the CTC, and in fact flowing from that we are in the position. I just say that . . .

The Chairman: I know, because I was on the debate then and said there had to be an independent regulatory body. I have got some speeches from back in 1966 and 1965.

Mr. Angus: What page, Mr. Chairman?

Mr. Hunter: But I want to say that I do not think that you are not qualified. Far from it. I do not know one way or the other, but I think by being a Member of Parliament you must have some qualifications.

The Chairman: Getting elected!

Mr. Hunter: Maybe getting elected is not one of the best ones, but . . .

The Chairman: Well, there are quite a few who did not get here.

Mr. Hunter: That is right. That is right.

The Chairman: We had something.

Mr. Hunter: I guess my real point is that I think it is such a subject that it is virtually going to change our society, as we see it anyway. I certainly do not have any fear of change. I think it is fair to say that certainly the union that I represent has been part of change, many changes over the years, and has agreed with change in many instances. Change is not always bad, but I think that it requires a great deal of scrutiny and looking at, and I realize that Members of Parliament are extremely busy obviously, because it is a demanding way of life. In my judgment, to sit for another six months on this committee would be a pretty tough job to put on anybody, and that is why I would favour a commission, or a royal commission of some kind in which this whole subject matter could be really examined, because I do not think there has been any examination, frankly, on the total results which will flow from the paper itself. That is all.

The Chairman: I want to thank you very much for that very articulate overview of a very comprehensive brief, and I want to let you know that I appreciate your co-operation that we did not get into the detail. Some of the questions may bring out some of the details of the brief, but the brief is part of the record and it actually is being assessed. We got it today, but it is going to be assessed by our staff in detail, and then they will be telling us some things from it other than the questions that we ask here. So I appreciate your co-operation in giving us a very articulate exposition of your point of view. I am going to throw it open to questions now. Mr. Benjamin.

[Traduction]

d'une commission royale d'enquête. Je suis évidemment d'accord sur le fait que la décision ultime appartient à un représentant politique du peuple élu à la Chambre des communes. Je n'y vois absolument aucun inconvénient, mais je rappelle qu'il y a déjà eu d'excellentes commissions royales d'enquête. Le problème c'est que les rapports se retrouvent pour la plupart dans la corbeille à papier.

En tout état de cause, la commission MacPherson a vraiment eu des répercussions. C'est grâce à elle que la CCT a été créée et que nous nous retrouvons dans la situation actuelle. Je le mentionne . . .

Le président: Je le sais très bien parce que j'ai participé au débat à l'époque et que j'étais en faveur d'un organisme indépendant de réglementation. J'ai encore les discours qui remontent aux années 1965 et 1966.

M. Angus: À quelle page, monsieur le président?

M. Hunter: Je ne veux pas mettre en doute votre compétence, bien au contraire. Je n'ai pas de façon de vérifier, mais je suppose qu'en tant que député au Parlement vous avez certaines qualités.

Le président: Nous avons été élus!

M. Hunter: Ce n'est peut-être pas la qualité la plus importante . . .

Le président: Il y en a beaucoup qui ne l'ont pas été.

M. Hunter: C'est juste.

Le président: Nous devons avoir quelque chose de plus.

M. Hunter: Ce que je veux dire, c'est que la question est si vaste qu'elle entraînera sûrement des changements dans notre société. Remarquez bien que je ne crains pas le changement. Le syndicat que je représente a lui-même été un facteur de changement au cours des années. Il a donné son appui à plusieurs nouvelles orientations. Le changement n'est pas mauvais en soi, mais il nécessite une grande circonspection, et les députés au Parlement sont surchargés de travail, leur mode de vie est très exigeant. Il me semble qu'encore six mois de séances de ce Comité représenteraient un fardeau très lourd, c'est pourquoi je suis en faveur d'une commission quelconque ou d'une commission royale d'enquête qui pourrait vraiment s'étendre sur le sujet. Il me semble que jusqu'à présent toutes les répercussions possibles du document n'ont pas été examinées.

Le président: Je vous remercie beaucoup de votre exposé très détaillé et de votre mémoire très complet. Je vous remercie d'avoir accepté de vous limiter quelque peu. Les questions pourront peut-être faire ressortir d'autres détails du mémoire, mais de toute façon le mémoire est annexé au compte rendu et continuera d'être examiné. Notre personnel aura sûrement l'occasion de s'y pencher dans le plus grand détail. Nous ne nous arrêterons pas aux quelques questions qui doivent suivre. Donc, merci encore une fois de nous avoir fait un exposé détaillé sur votre mémoire et merci de nous avoir donné du temps pour les questions. Monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hunter and gentlemen, I want to put the same question that I put to a number of witnesses, including the previous one. Do you look on this as a case of reregulation, not deregulation?

Mr. Hunter: I view the paper as deregulation, pure and simple. As I said, you call it *Freedom to Move*; it is a buzz phrase. It is deregulation or the move to deregulation. As I say, I have no problem with reregulation or changing regulations. I do not have a problem with that at all.

• 2050

Mr. Benjamin: To get to the safety thing, I would think that your union will have some knowledge of safety security, air worthiness, maintenance requirements, etc. in the air industry and similar things in railroad and marine.

It seems to me that safety and security have been compromised already in the air industry over the last two or three years. It is a matter of the ability of the regulators and the Department of Transport to not only provide regulations, but also the number of inspectors and amount of enforcement. You can have all the regulations you like on paper, but if they are not examined and enforced, then they are meaningless.

I think it was the Air Traffic Committee of the CTC that asked for 38 more man-years and inspectors, and they got 8. Do you have any picture of what the situation is in each mode of transportation as to the quality and volume of inspection and enforcement, and how many inspectors are we short of? Could you provide the committee with that, because I think we should make some recommendations in this area.

Mr. Hunter: No. I do not have any idea. I mean, I can give you an opinion, and I think that is one of the reasons why I think it is imperative that a study be done, without getting into whether or not it should be a royal commission, or by this committee. I think that is one of the things which should be determined. I have an opinion on it. I can give you my opinion. However, the fact of the matter is, I would rather have some facts to determine whether or not there is a safety question, for instance in trucking, or in rail, or in the air, because I travel by train and by air and certainly drive on the highways, so I have a vested interest as a human being as well, but I have some suspicions. I guess the point I make is that under our society, as we have it now, which is regulated, the trucking industry itself, by virtue of those regulations, has a system in which trucks are regularly inspected. Under a deregulated society, where you have a lot of one-man or one-woman, or whatever the case may be, operations, it would be virtually impossible to inspect it.

Of course, the other thing is that in any profit-motivated system where you have freedom, in the sense that there are no restrictions at all, the first thing, usually, which is cut back is inspections, because they cost money, if it is self-inspected, which is indicated in the *Freedom to Move* paper. In answer to your question: Do I have any real hard statistics? No, but I am

[Translation]

M. Benjamin: Merci, monsieur le président, monsieur Hunter, messieurs. Je pose la même question à un grand nombre de témoins, y compris ceux qui sont venus un peu avant vous. Pour vous, il s'agit ici d'une tentative de nouvelle réglementation et non de déréglementation?

M. Hunter: Je considère qu'il s'agit ici d'une déréglementation pure et simple. *Aller sans entraves*, c'est une formule pour attirer l'attention. En réalité, il s'agit ici d'une tentative de déréglementation. Pour ce qui est d'une nouvelle réglementation, comme je l'ai déjà dit, je n'y vois pas d'inconvénient.

M. Benjamin: En ce qui concerne la sécurité, votre syndicat doit avoir des connaissances en matière de protection, de navigabilité, de normes d'entretien, etc., dans le domaine des transports aériens et l'équivalent dans le domaine des transports ferroviaires et maritimes.

Il me semble que la protection et la sécurité ont déjà été compromises dans le secteur aérien au cours des deux ou trois dernières années. Non seulement les organismes de réglementation et le ministère des Transports doivent établir des règlements, mais ils doivent également maintenir un nombre suffisant d'inspecteurs et faire appliquer les règlements. Qu'il existe des règlements de façon officielle, c'est bien, mais ils doivent être appliqués, sinon ils n'ont aucune signification.

Le Comité des transports aériens de la CCT, si je me souviens bien, avait demandé 38 années-personnes et inspecteurs de plus, mais il n'en a reçu que huit. Avez-vous une idée de la situation dans chaque mode de transport, de la qualité et de l'étendue des inspections qui y sont menées et de l'application des règlements? Nous avons besoin de combien d'inspecteurs de plus? Il serait utile au Comité de le savoir, parce qu'il devrait présenter des recommandations à cet égard.

M. Hunter: Je n'en ai aucune idée. J'ai cependant une opinion sur le sujet. C'est pourquoi j'estime qu'une étude approfondie est si importante, que ce soit au niveau d'une commission royale d'enquête ou au niveau de ce Comité. C'est une question qui doit être élucidée. Comme je vous l'ai dit, j'ai certes une opinion. Je puis vous la livrer. J'ai des soupçons, mais je préférerais avoir des faits sur toute cette question de la sécurité, que ce soit dans le transport par camion, le transport par rail ou le transport aérien. Je prends le train, je prends l'avion, je conduis sur les routes, je suis concerné en tant que personne. Dans le contexte actuel, c'est-à-dire le contexte réglementé, dans le secteur du camionnage, il y a des inspections régulières des camions qui sont prévues. Dans un contexte déréglementé, qui suppose des entreprises ne comptant qu'une seule personne, ce serait presque impossible.

Par ailleurs, dans un contexte qui privilégie uniquement le profit, où il n'existe aucune restriction, lorsqu'il y a réduction des coûts, ce sont les inspections qui écopent en premier, parce qu'elles coûtent cher. Le nouveau système, c'est *Aller sans entraves* qui le dit, doit faire appel à l'auto-inspection. Donc, je n'ai pas de données précises pour répondre à votre question.

[Texte]

damn sure that it is out there somewhere and would probably be available if the opportunities were given.

Mr. Benjamin: Well, we have seen repeated cutbacks and restraints since 1975 in estimates on man-years for inspectors and what not in the Department of Transport and the CTC.

I want to get into another area. On the matter of the situation that Canadian transporters in all modes face in conflict with the situation in the United States... the paper talks about confidential rates, freeing up the rail and trucks and airlines, the Canadian ones, in order to have an even ground with the United States for international transportation, to be able to have confidential rates and be able to compete on an even basis, because we have heard from the railroads and the trucking industry that unless we make some changes that give them an even shake in competition with United States carriers, they are going to be in even worse trouble. Do you have any problem with that?

Mr. Hunter: I sure do. I have all kinds of problems with it.

• 2055

Basically what we are saying here is that to get into competition with the United States, first of all I do not think you get an even break with a country of 250 million versus 30 million and the huge conglomerates that are in the United States. I think that is a fallacy anyway. That is one of the reasons why we are saying deregulation of the trucking industry will virtually wipe out the trucking industry in this country, because the large trucking companies in the United States will come into the market in Ontario. There may be some survivors, but in the long run we do not really think so.

We are just opposed, frankly, to secret rates. We think it runs against the whole concept of having a society in which everyone is treated fairly. What secret rates do—be they by railway or by trucking companies or whoever—is provide large corporations with the ability to negotiate super rates, particularly Canadian subsidiaries of United States firms that can bid on the total movement of goods altogether. Some local manufacturer in fact will have to pay more for that, because at the end of the day the object is to make a profit. If you lose money on large shippers by bulk, then you are going to have to pick it up by the small shippers. So, yes, we are opposed to any form of secret rates.

Mr. Benjamin: But it was put to us just today by the Pulp and Paper Association, and earlier by the other producers and manufacturers groups, that they recognized the danger of this—that a big fellow could get the good deal and the small fellow gets left out in the cold. It was put to us as some sort of a means around this—and I would like your opinion on it—that if you allowed confidential rates but they had to be filed with the regulatory body, kept confidential, any shipper who

[Traduction]

Cependant, je suis sûr que les données existent si quelqu'un est vraiment intéressé.

M. Benjamin: Nous avons vu depuis 1975 dans les prévisions budgétaires du ministère des Transports et de la CCT toutes sortes de réductions et de restrictions dans le nombre d'années-personnes prévues pour les inspecteurs.

Je passe à un autre sujet, les situations des transporteurs canadiens dans tous les modes de transport face à leurs concurrents américains. Le document parle de tarifs confidentiels, de la latitude à donner aux chemins de fer, aux compagnies de camionnage et aux lignes aériennes canadiens, afin de leur permettre d'être sur le même pied que leurs concurrents américains dans le transport international. Les tarifs confidentiels doivent leur permettre de faire une concurrence égale. Selon les chemins de fer et les compagnies de camionnage, si des modifications ne sont pas apportées au système de façon à leur donner les mêmes avantages que les transporteurs américains, ils risquent de se retrouver dans une situation pire encore que celle qui existe. Avez-vous du mal à accepter cet argument?

M. Hunter: Certainement. J'ai beaucoup de mal à l'accepter.

Il est essentiellement question ici de la concurrence avec les États-Unis. D'abord, il faut dire qu'il nous est impossible avec n° 30 millions d'habitants de nous mettre sur le même pied qu'un pays qui compte 250 millions d'habitants sans compter ses puissants conglomerats. C'est une fausse notion au départ. C'est une des raisons pour lesquelles nous affirmons que la déréglementation du secteur du camionnage au pays entraînera virtuellement sa disparition. Les grandes compagnies américaines de camionnage en profiteront pour envahir le marché ontarien. Il y aura peut-être quelques survivants à court terme, mais non pas à long terme.

En ce qui concerne les tarifs secrets, nous nous y opposons. Nous pensons qu'ils vont à l'encontre des principes d'équité qui régissent notre société. Les tarifs secrets, qu'ils soient ferroviaires, routiers ou autres, ne font que fournir l'occasion aux très grandes sociétés de négocier des tarifs super-avantageux. C'est le cas en particulier des filiales canadiennes de grandes sociétés américaines qui peuvent négocier globalement le transport de leurs marchandises. Ce sont quelques fabricants locaux qui risquent d'écoper, parce que l'objet de toute cette démarche par les compagnies de transport est de faire des profits. Si elle perd de l'argent avec les gros expéditeurs qui expédient leurs marchandises en vrac, elles doivent combler la différence avec les petits expéditeurs. C'est la raison pour laquelle nous sommes opposés à toute forme de tarifs secrets.

M. Benjamin: Nous avons justement entendu aujourd'hui à ce sujet l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papier; nous avons entendu auparavant d'autres groupes de producteurs et de manufacturiers. Ils voyaient évidemment le danger qu'un gros expéditeur obtienne une bonne affaire aux dépens d'un petit expéditeur. Cependant, selon eux, il y avait une façon de contourner la difficulté. Je voudrais savoir ce que vous en pensez. Il y aurait des tarifs confidentiels, mais ils

[Text]

felt aggrieved or that he was not being fairly treated by the transporter with the same product and the same market could appeal and get an adjudication to make sure he is getting the same break as the other guy. Do you think that would work?

Mr. Hunter: No. I think it is great on paper, but I do not think it would work now. I think the small shipper is not going to do that. That would be my opinion. I do not find anything wrong now in our society with having everybody on an equal footing, no matter whether you ship 100 things or one thing or whatever—that you would be all on an equal footing because the rates are always the same and therefore that is fair.

Mr. Benjamin: It has been posed to us to have a sort of two-tier system, one on our outside-of-Canada shipments but no confidential rates domestically. That still does not grab you?

Mr. Hunter: No. I can only give you our position. Our position is that if you do that, where does it stop?

Mr. Benjamin: By the way, this is assuming we do not allow any foreign ownership in our transportation industries. Does it grab you yet?

The Chairman: Okay. Thank you, Mr. Benjamin. I think you got the reaction from Mr. Hunter here. Mr. Belsher.

Mr. Belsher: I am interested in your comment where you feel there will be a loss of jobs. I am curious as to how you rationalize that. Are you saying there is going to be a drop in business because of deregulation, or are people going to work harder and do more? Have we too many people working now to do the work?

Mr. Hunter: Certainly on the trucking industry, let me say there will be a loss of jobs, there is no question about it in my judgment, because deregulation in fact will allow American truckers to come into Canada. What now happens is those goods are carried in Canadian trucks with Canadian truck drivers, which will disappear, because there is no way that a trucking company in this country can compete with the giant trucking industry in the United States. They will have the ability, as I have said, particularly in moving of subsidiaries.

• 2100

The other thing is that many United States corporations have subsidiaries in this country now because of the fact they must have them here in order to sell their goods in Canada. Under deregulation, along with free trade, which I happen to think is interconnected in the long run, in my judgment, given the two, many of those subsidiaries will either close up or those goods will be transported in American trucks. And that is just bound to create unemployment.

Another thing is that companies now which employ many people, including the question of looking after trucks—

[Translation]

devraient être déposés auprès d'un organisme de réglementation qui les garderait confidentiels. N'importe quel expéditeur qui se sentirait lésé ou qui estimerait qu'il n'a pas été traité équitablement par un transporteur relativement à un produit similaire et à un marché similaire pourrait interjeter appel et obtenir une décision sur la possibilité d'obtenir les mêmes avantages que les autres expéditeurs. Selon vous, un tel système pourrait-il fonctionner?

M. Hunter: Théoriquement, seulement, non pas dans la pratique. Le petit expéditeur ne procéderait pas de cette façon, selon moi. Personnellement, je ne vois rien à reprocher au système actuel qui place tout le monde sur le même pied, quel que soit le volume des marchandises transportées. Tout le monde est sur le même pied parce que les tarifs sont les mêmes pour tout le monde. C'est le système qui est le plus juste.

M. Benjamin: On nous a également proposé une sorte de système à deux paliers, des tarifs confidentiels pour les expéditions à l'extérieur du Canada, mais non pas à l'intérieur. Ce n'est pas non plus quelque chose qui aurait l'heur de vous plaire?

M. Hunter: Non, parce que notre position est qu'il n'y a plus de fin après.

M. Benjamin: Ce système suppose aussi que la propriété étrangère est écartée de notre secteur des transports. Vous n'êtes toujours pas d'accord?

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je pense que vous avez eu votre réponse de M. Hunter. C'est à M. Belsher.

M. Belsher: J'ai retenu que selon vous il y avait risque de perte d'emploi. Je suis curieux de savoir sur quoi vous vous fondez. Vous voulez dire que le volume des affaires va diminuer avec la déréglementation, ou que les employés vont travailler plus fort, accomplir un plus grand nombre de tâches? Avons-nous trop d'employés pour faire le travail actuellement?

M. Hunter: En ce qui concerne le secteur du camionnage, il y aura sûrement une perte d'emplois, parce que la déréglementation permettra l'entrée des camionneurs américains au Canada. Actuellement, il y a des marchandises qui sont transportées par des camions canadiens et des camionneurs canadiens. C'est une situation qui ne pourra pas se maintenir parce que les compagnies canadiennes de camionnage ne pourront pas faire concurrence aux compagnies géantes de camionnage des États-Unis. Ces dernières auront toutes sortes d'avantages, comme je l'ai dit, avec les filiales.

Au chapitre des filiales, il y a un autre problème. Beaucoup de grandes sociétés américaines ont des filiales dans ce pays pour leur permettre de vendre leurs produits ici. La jonction de la déréglementation avec le libre-échange qui, à mon avis, doit se faire un jour ou l'autre, fera que beaucoup de ces filiales fermeront leurs portes ou que leurs produits seront transportés par des camions américains. Une telle situation ne pourrait qu'augmenter le chômage.

Il y a également les emplois associés. Les compagnies de camionnage emploient des mécaniciens. Ils disparaîtront eux

[Texte]

mechanics—will no longer be around. What will happen is—as in the United States where there was all these overnight success stories of somebody with enough money to put as a down payment on the truck suddenly goes into business and will undercut those large trucking companies, those that still cannot survive in any event—there will be massive lay-offs. That is basically what happened in the United States, and I would expect it would happen here.

The Chairman: Thank you, Mr. Belsher. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hunter, one of the things that has been said to us time and time again by those people who do not like Crown corporations, particularly CN, is that they feel it has some special advantage because it is a Crown corporation. They do not accept the fact that for—what is it—the last eight years CN has been instructed to operate as if it were a private sector operation. I wonder if you could outline to the committee whether you feel, at least in terms of labour relations, that CN is being any less hard-nosed than CP when it comes to elimination of jobs, of technological change, collective bargaining—you name it.

Mr. Hunter: The answer to that is no. And I should tell you first of all that I was the chief negotiator for what is called a non-operating railway union for the last two negotiations. And I have been involved in railway negotiations prior to that. We deal with both companies at the same time. In other words, the CPR and the CNR bargain jointly with the unions, so there really is not any difference in respect to how they view working conditions on the railways. There is no difference at all, in my judgment. When I have dealt with them across the table, they speak as one. And I do not happen to agree at all, by the way, that the CN has an advantage over the CPR. In fact, I would say, if anything, that it might very well be the reverse.

Mr. Angus: Will you elaborate on that last point?

Mr. Hunter: Yes. As you have said, one of the things that CN has been instructed to do is operate as if they were in the private sector on a cashflow basis.

Mr. Angus: Make a profit.

Mr. Hunter: And they are in fact doing that.

One of the problems with Crown corporations is when they lose money everybody complains, and when they make money they say you should sell it.

Mr. Angus: You just cannot win.

Mr. Hunter: That is right.

Mr. Angus: Just one other area, and it is my final question, Mr. Chairman. You represent workers in a whole range of transportation fields, many of which are impacted by direct government decisions, vis-à-vis cost recovery, user-pay, whether it is CN Marine, whether it is the locks on the Seaway Authority. How much effect or impact does that kind of approach have on the transportation industry in this country?

Mr. Hunter: I am not sure I understood that.

[Traduction]

aussi. S'il faut se fier à ce qui s'est passé aux États-Unis, il y aura des succès instantanés. Il y aura des personnes qui auront suffisamment d'argent pour faire le dépôt initial sur un camion. Ces personnes pourront couper l'herbe sous le pied aux compagnies de camionnage pendant un certain temps avant de disparaître. Entre-temps, il y aura des mises à pied sur une grande échelle. C'est ce qui s'est passé aux États-Unis et ce qui risque de se passer ici.

Le président: Merci, monsieur Belsher.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Hunter, une des objections que nous avons entendues de la part des adversaires des sociétés de la Couronne, le CN en particulier, est que ces sociétés ont des avantages spéciaux de par leur situation. Ils n'acceptent pas le fait que pour les huit dernières années environ le CN s'est vu ordonner de fonctionner comme une société privée. Pour la gouverne du Comité, pouvez-vous nous indiquer si selon vous, en matière de relations de travail, du moins, je parle ici de l'élimination d'emplois, des changements technologiques, la négociation collective, etc., le CN s'est montré moins agressif que le CP?

M. Hunter: Non. Je dois d'abord vous dire que j'ai été négociateur en chef pour ce qu'on appelle un syndicat d'employés du chemin de fer non itinérants au cours des deux dernières séries de négociations. J'avais auparavant participé aux négociations dans les chemins de fer à un autre titre. Les négociations sont menées avec les deux compagnies en même temps. En d'autres termes, les chemins de fer du CP et du CN négocient conjointement avec les syndicats, de sorte qu'il n'y a pas vraiment de différence dans leur perspective des conditions de travail des chemins de fer. Lorsqu'on se trouve en face de la table des négociations, ils font cause commune. Et soit dit en passant, je ne pense pas que le CN ait un avantage sur le CP. Ce serait plutôt le contraire, à mon avis.

M. Angus: Que voulez-vous dire?

M. Hunter: Comme vous l'avez indiqué vous-même, le CN a reçu l'ordre de fonctionner comme s'il s'agissait d'une compagnie privée avec des rentrées d'argent.

M. Angus: D'être rentable.

M. Hunter: C'est ce qu'elle fait.

Le problème avec les sociétés de la Couronne est que tout le monde se plaint lorsqu'elles perdent de l'argent et que tout le monde veut les vendre lorsqu'elles en font.

M. Angus: C'est un cercle vicieux.

M. Hunter: En effet.

M. Angus: Une dernière question, si vous le permettez, monsieur le président. Vous représentez les employés d'un grand nombre de modes de transport, dont beaucoup sont touchés directement par les décisions gouvernementales visant le recouvrement des coûts, des droits à acquitter par les usagers, qu'il s'agisse de CN Marine, des écluses de la Voie maritime ou d'autres choses. Quelles sont les répercussions d'une telle approche pour l'industrie des transports au pays?

M. Hunter: Je ne sais pas si je vous ai bien compris.

[Text]

Mr. Angus: How much more difficult does government-imposed cost increases mean to the viability of the transportation industry, from the perspective of one of the unions that represents the workers?

Mr. Hunter: Do you mean because it is a Crown corporation?

Mr. Angus: No, just the fact that they apply increases in user fees . . .

• 2105

Mr. Hunter: Oh, I see. I frankly do not think it does much in this sense, except that it is always easier, I suppose, for the collective bargaining process if the employer—whether it be a Crown corporation or the CPR—is in a position where it is showing a profit. As I have said, certainly in the railway industry at least, I can tell you that both the CN and CPR are not exactly destitute. I think that we deal with Crown corporations in the same manner as we deal with industry generally, whether they are a Crown corporation or not.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Hunter.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Benjamin: The point Mr. Angus was making was that, when the government imposes on the marine industry costs for dredging, ice breaking, landing fees and whatnot, the company may say that its costs are higher and that you guys have to take a cutback.

Mr. Hunter: Yes. There is a cashflow in any sort of situation. I would say that we certainly have not run into this. But I am sure that the management of a Crown corporation has some parameters in which they can go and that they will work within them. I suppose this is the situation when it comes down to collective bargaining.

Let me say this much to you. We have not had too many strikes. We just settled an agreement—we in fact just signed it today—with the St. Lawrence Seaway, and we have signed collective agreements with CN. This has not presented a problem as far as labour relations of dealing with a corporation.

I just have one other thing to say, and I have to say it, on the question of whether the CPR as a private company and the CN are any different. When the government of the day, the Liberals, brought in Bill C-124, which rolled back our wages and nullified the collective agreement we had negotiated, they extended it not only to Crown corporations but also to the good old CPR. And, of course, the senator who sits there to supplement his \$400,000 a year wage . . .

The Chairman: He wants to be . . . I had better not comment. Thank you very much, Mr. Hunter, for the very forthright articulation of your group.

I have just one question. I looked at your summary. You very good and co-operative not to go through the details, and we have elucidated a little more in the questions. With regard to your request for a royal commission, is this the first time you have presented it? I know there were some informal

[Translation]

M. Angus: Dans quelle mesure les augmentations de coûts imposées par le gouvernement influent-elles sur la rentabilité du secteur des transports, du point de vue des syndicats qui représentent les travailleurs?

M. Hunter: Vous voulez dire parce qu'il s'agit de sociétés de la Couronne?

M. Angus: Non, je veux simplement parler des augmentations de droits d'usager . . .

M. Hunter: Je vois. Je ne pense pas que les syndicats soient tellement touchés, sauf qu'il est toujours plus facile, je suppose, de négocier avec un employeur, que ce soit une société de la Couronne ou le CPR, qui est rentable. Comme je l'ai déjà indiqué, dans l'industrie des chemins de fer, ni le CN ni le CPR ne sont vraiment à plaindre. En ce qui concerne les sociétés de la Couronne, notre ton avec elles est exactement le même que celui que nous prenons avec les autres compagnies.

M. Angus: Merci, monsieur Hunter.

Le président: Merci, monsieur Angus.

M. Benjamin: Ce que voulait dire M. Angus, c'est que lorsque le gouvernement impose des coûts supplémentaires à l'industrie au titre du dragage, des brises-glaces, des droits d'atterrissage, etc., l'industrie peut invoquer l'augmentation de ces coûts pour exiger des concessions de votre part.

M. Hunter: Je comprends, mais il y a toujours des rentrées d'argent. Nous n'avons pas eu ce problème encore. Je suis sûr cependant que la direction d'une société de la Couronne a certains paramètres à l'intérieur desquels elle peut travailler. Je suppose que c'est le cas lorsque vient le temps de négocier collectivement.

Je vous fais remarquer que nous n'avons pas tellement eu de grèves. Nous venons tout juste, aujourd'hui même de fait, d'en venir à une entente avec la Voie maritime du Saint-Laurent, et nous avions auparavant signé des ententes collectives avec le CN. Il n'y a donc pas eu de difficultés dans les relations de travail avec la société.

Je reviens sur cette question de savoir si le CPR en tant que compagnie privée et le CN en tant que société de la Couronne sont différents. Lorsque le gouvernement de l'époque, c'est-à-dire les Libéraux, a présenté le projet de loi C-124, qui ramenait nos salaires à leurs niveaux antérieurs et annulait nos conventions collectives, la mesure ne s'appliquait non pas seulement à la société de la Couronne mais également au bon vieux CPR. Et dire qu'il y a un sénateur qui réussit à augmenter son salaire annuel qui est déjà de 400,000\$ par année . . .

Le président: Il voudrait . . . Je fais mieux de m'arrêter là. Merci beaucoup, monsieur Hunter, de vos propos très francs au nom de votre groupe.

Une dernière question. J'ai examiné votre résumé. Vous vous êtes montré très compréhensif en n'entrant pas trop dans le détail, et les questions ont permis d'élucider un certain nombre de points. Pour ce qui est de votre idée d'une commission royale d'enquête, cependant, c'est la première fois que vous la

[Texte]

discussions with Thompson and the CLC. I do not know if you or your union were involved directly. Has the union written a letter to the Minister of Transport?

Mr. Hunter: No.

The Chairman: No. So this was the forum where you have advocated it.

Mr. Hunter: Oh, wait a minute. Hold everything. I have been advised by my assistant here that we have.

The Chairman: In the discussions you had with him?

Mr. Hunter: In front of Mr. Thompson, correct.

The Chairman: Thank you very much for coming. Your brief is part of the record.

Mr. Hunter: It is always a pleasure to come to the Railway Committee Room.

The Chairman: Thank you. This committee stands adjourned until 8.30 a.m. tomorrow.

Mr. Benjamin: Hold it.

The Chairman: What?

Mr. Benjamin: This is the Railway, Canals and Telegraph Committee Room.

The Chairman: Well, the railways are still very much here; let us make sure they stay. We are adjourned until 8.30 a.m. tomorrow. I hope there will be five or six diligent members here. I will not promise breakfast . . .

An hon. member: What about coffee?

The Chairman: —but I will promise coffee and juice.

[Traduction]

présentez? Je sais qu'il y a eu des entretiens officieux avec Thompson et le CTC. Je ne sais pas si vous ou votre syndicat y avez participé directement. Votre syndicat a-t-il écrit au ministre des Transports?

M. Hunter: Non.

Le président: C'est donc le Comité que vous avez choisi pour émettre cette idée.

M. Hunter: Je vous prie de m'excuser. Mon adjoint me signale quelque chose.

Le président: Il y a eu discussions à ce sujet?

M. Hunter: Avec monsieur Thompson, oui.

Le président: Merci beaucoup. Votre mémoire figurera au compte rendu.

M. Hunter: C'est toujours un plaisir de venir dans la salle du Comité des chemins de fer.

Le président: Merci. La prochaine séance du Comité aura lieu à 8h30 demain. La séance est levée.

M. Benjamin: Un moment, je vous prie.

Le président: Je vous demande pardon?

M. Benjamin: C'est la salle du Comité des chemins de fer, des canaux et du télégraphe.

Le président: Les chemins de fer y ont sûrement une place très importante, comme il se doit. Nous reprendrons donc nos travaux à 8h30 demain. J'espère qu'il y aura cinq ou six membres assidus du Comité. Je ne promets pas d'offrir le petit déjeuner . . .

Une voix: Et le café?

Le président: . . . mais il y aura au moins du café et des jus.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Labour Congress:

Shirley Carr, Secretary-Treasurer;
Dick Martin, Executive Vice-President;
Dan O'Hagan, Senior Economist;
Dick Thomasson, Vice-President of Great Lakes and Inland Waters;
Tom Saunders, President, CALEA/UAW;
Louis Erlichmann, Research Director, IMAW.

From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:

J.D. Hunter, President.

Du Congrès du travail du Canada:

Shirley Carr, secrétaire-trésorière;
Dick Martin, vice-président exécutif;
Dan O'Hagan, économiste principal;
Dick Thomasson, vice-président de «*Great Lakes and Inland Waters*»;
Tom Saunders, président, ACETA/TUA;
Louis Erlichmann, directeur de la recherche, AIM.

De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:

J.D. Hunter, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 45

Friday, November 29, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 45

Le vendredi 29 novembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, NOVEMBER 29, 1985

(57)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benajmain, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Alternates present: Ross Belsher, Jack Ellis, Thomas Suluk.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From Makivik Corporation: Mark R. Gordon, President; Minnie Grey Knox-Leet, Third Vice-President, Board Member; George Simon, Vice-President, Operations. *From City Express:* Victor Pappalardo, President.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

Mark R. Gordon and Minnie Grey Knox-Leet made opening statements and with George Simon answered questions.

Victor Pappalardo read an opening statement and answered questions.

At 10:16 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 29 NOVEMBRE 1985

(57)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 8 h 35, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, Gordon Taylor.

Substituts présents: Ross Belsher, Jack Ellis, Thomas Suluk.

Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: De «Makivik Corporation»: Mark R. Gordon, président; Minnie Grey Knox-Leet, troisième vice-présidente, membre du Conseil; George Simon, vice-président, Opérations. *De «City Express»:* Victor Pappalardo, président.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé «Aller sans entraves» (*Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.*)

Mark R. Gordon et Minnie Grey Knox-Leet font des déclarations préliminaires, puis eux-mêmes et George Simon répondent aux questions.

Victor Pappalardo lit une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 10 h 16, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Friday, November 29, 1985

• 0837

The Chairman: I see a quorum of colleagues for calling evidence.

I know it is a little unusual to call an 8.30 meeting on Friday morning; however, I would like to welcome the next witness, which is the Makivik Corporation. I understand, appearing on its behalf is Mr. Mark Gordon, its president; Johnny Peters, its 2nd vice-president; and Minnie Grey Knox-Leet, its 3rd vice-president.

We have your brief, which members have just received, which is a very extensive brief. We thank you for it, but in view of the pressure of time, our procedure across the country and here has been to ask witnesses to give an overview of the brief, and then questions and answers. Sometimes we have had sort of an executive summary given. I hope you are going to give an overview, because even though we do not get into every detail of your brief, the brief has been or will be referred to our staff, most of whom are not here right at the moment, who digesting and assessing briefs we have received.

I think you know from our clerk that we have been going fairly intensively in the last three weeks. And I can tell you that an 8.30 meeting on a Friday morning, after you have had a full week of anything in this place, is a little unusual. So you are making a little history, in any event. But we are glad you are here to make some more history, and we welcome you.

Mr. Mark R. Gordon (President, Makivik Corporation): Thank you, Mr. Chairman. With me are Minnie Grey, one of the Vice-Presidents of Makivik Corporation, and also one of the board members for Air Inuit; Bern Penney, the counsel for Makivik Corporation and for Air Inuit as well; George Simon, Vice-President of Operations for Air Inuit. Johnny Peters could not make it to this hearing.

I will be giving a brief overview of our brief. We will try to leave most of the time open for questions, if you have some.

The Chairman: Thank you.

Mr. Gordon: To begin with, just so you will understand better what Makivik Corporation is—I think Thomas Suluk may be the only one who is really familiar with our area—Makivik Corporation is a corporation we set up to administer the heritage fund we obtained through the James Bay negotiations, through the James Bay land claims settlement. It is a membership corporation in which all the Inuit in northern Quebec are automatically members.

One of our very first investments was to set up an airline that would service our communities. The time was opportune for us, because right at the time of the James Bay agreement

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le vendredi 29 novembre 1985

Le président: Je vois que nous avons le quorum pour entendre les témoins.

Je sais qu'il est un peu inhabituel de tenir une réunion à 8h30 le vendredi matin; cependant, j'aimerais souhaiter la bienvenue à notre témoin la Société Makivik qui est représentée, je pense, par M. Mark Gordon, président de la société; M. Johnny Peters, deuxième vice-président; et Minnie Grey Knox-Leet, troisième vice-présidente.

Nous venons tout juste de recevoir votre mémoire qui est très volumineux. Nous vous en remercions; mais comme nous n'avons pas tellement de temps, ainsi que nous l'avons demandé à nos témoins partout au Canada et ici même à Ottawa, vous pourriez nous donner un aperçu général de votre mémoire pour que nous puissions ensuite échanger des questions et des réponses. Parfois les témoins nous ont fait un résumé de leur exposé. J'espère que vous nous donnerez les grandes lignes de votre mémoire, parce que, même si nous ne le voyons pas dans tous ses détails, il sera référé à nos documentalistes qui ne sont pas ici pour la plupart en ce moment, mais qui sont chargés de disséquer et d'évaluer les mémoires reçus.

Je pense que notre greffier vous a dit que nous avons travaillé assez intensément ces trois dernières semaines. Je puis vous dire qu'une réunion à 8h30 le vendredi matin, après une semaine bien remplie ici, c'est un peu inhabituel. Vous êtes en quelque sorte en train de faire de l'histoire. Nous sommes heureux que vous soyez là, et nous vous souhaitons la bienvenue.

M. Mark R. Gordon (président, la Société Makivik): Merci, monsieur le président. Mes collègues sont Minnie Grey, l'une des vice-présidentes de la société, et membre du conseil d'administration d'Air Inuit; Bern Penney, conseiller de la Société Makivik et d'Air Inuit; George Simon, vice-président des opérations d'Air Inuit. Johnny Peters ne pouvait pas être là ce matin.

Je vous donnerai un bref aperçu de notre mémoire. Nous tenterons de nous réserver le plus de temps possible pour les questions, si vous en avez.

Le président: Merci.

M. Gordon: Pour commencer, pour vous permettre de mieux comprendre ce qu'est la Société Makivik—je pense que Thomas Suluk est peut-être le seul ici qui connaît vraiment notre région—la Société Makivik donc est une société que nous avons mis sur pied pour gérer le fonds du patrimoine obtenu à la suite des négociations et du règlement des revendications foncières de la baie James. Il s'agit d'une société dont tous les Inuit du Nord québécois sont automatiquement membres.

L'une de nos toutes premières initiatives a été d'établir une ligne aérienne pour desservir nos communautés. Le moment était propice, car au moment de signer l'accord de la baie

[Texte]

being signed, a licence was available in the Ungava area. For those who are not that familiar with northern Quebec, the area that the Inuit occupy is roughly that area north of the 55th parallel. The area where we initially got our licences was in Ungava Bay. The operators in that area before us had gone bankrupt and there was a temporary licence issued. We made a bid for the licence and we were able to obtain that licence to handle the scheduled service for those communities in the Ungava area. Initially we serviced six communities when we first got our licence. We later expanded the company to cover the Hudson Bay coast as well as Ungava Bay, and that made the service apply to I think 14 communities.

• 0840

One of the things that happened in the James Bay negotiations was that the Minister of Indian Affairs and Northern Development had an undertaking that would improve the airstrips in our communities. Although the airstrips in the Northwest Territories had already been under construction and most of them were completed, northern Quebec had no airstrips to speak of. The airstrips that were there were the ones that the communities had basically ploughed out themselves. These airstrips were very inadequate; some of them were as short as 800 feet and in very, very rough terrain. Finally, the airstrips have been begun to be built in the last few years, and hopefully by 1991 the airstrip program would have constructed the airstrips in our communities.

The Chairman: Your air service is Air Inuit, is that what it is called?

Mr. Gordon: Yes. By 1991 we will be able to start using larger aircraft to the communities; but for the most part, until that time we are going to have to service them with Twin Otters, which causes high transportation costs because of the low payloads that these small aircraft can carry. Also, some of the communities have a restricted payload because of the size of the strip and the condition of the airstrips in the communities.

The population in northern Quebec is quite small. There are only about 6,500 people scattered over 14 communities. These communities are approximately 100 miles apart, spread along the coast of northern Quebec. The airstrips I was describing are very inadequate. There are no approach aids in the communities, and until recently there were not even beacons in most of the communities we were servicing.

When we applied for the licence for Air Inuit initially, one of the things that helped us obtain that licence were the provisions in the James Bay and Northern Quebec Agreement that dealt with priority on contracts and services to the Inuit communities. Basically, the provision is in chapter 29, which says that if there are some goods and services to be supplied to our communities, the Inuit organizations are supposed to have a priority preference on the contracts for those services.

In our brief we dealt with some of the findings that had been in the Air Transport Commission hearings, the report that came out in May 1985. We had already made some presenta-

[Traduction]

James, un permis d'exploitation était libre pour la région d'Ungava. Pour ceux qui ne connaissent pas très bien le Nord québécois, le territoire occupé par les Inuit se situe au nord du 55^e parallèle. C'est pour la région de la baie d'Ungava que nous avons d'abord obtenu un permis. Ceux qui desservaient cette région avant nous avaient fait faillite, et un permis temporaire avait été émis. Nous avons fait une offre, et nous avons réussi à obtenir le permis pour continuer à assurer les services réguliers des communautés de la baie d'Ungava. Au début, nous desservions six communautés. Plus tard, le service s'est étendu à 14 communautés de la baie d'Hudson et de la baie d'Ungava.

Au cours des négociations de la baie James, le ministre des Affaires indiennes et du Nord s'est engagé à améliorer les pistes dans nos collectivités. Bien que les pistes des Territoires du Nord-Ouest avaient déjà commencé à être aménagées et étaient presque toutes terminées, le Nord québécois n'avait pour ainsi dire aucune piste. Les pistes qui existaient étaient celles que les collectivités elles-mêmes avaient déblayées. Ces pistes étaient très inadéquates; certaines, en terrain très accidenté, n'avaient pas plus de 800 pieds de longueur. Enfin, les pistes ont commencé à être aménagées ces dernières années, et nous espérons que d'ici à 1991, nos collectivités seront dotées des pistes prévues dans le cadre de ce programme.

Le président: Votre service aérien s'appelle Air Inuit, n'est-ce pas?

M. Gordon: Oui. D'ici 1991, nous pourrions commencer à utiliser des avions plus gros; mais d'ici à ce temps-là, nous utiliserons surtout des *Twin Otters*, dont les coûts d'exploitation sont très élevés compte tenu de leur faible charge commerciale. De plus, certaines collectivités ne sont pas tellement rentables à cause des dimensions et de l'état général de leurs pistes.

La population du Nord québécois est relativement faible. Il y a seulement environ 6,500 habitants répartis dans 14 collectivités. Dispersées le long de la côte du Nord québécois, ces collectivités sont à environ 100 milles les unes des autres. Les pistes dont je vous ai parlé sont très inadéquates. Elles ne sont dotées d'aucune aide à l'atterrissage, et jusqu'à tout récemment, il n'y avait même pas de balise dans la plupart des collectivités que nous desservions.

Au début, ce qui nous a aidé à obtenir un permis d'exploitation pour Air Inuit c'est notamment une disposition de la Convention de la baie James et du Nord québécois concernant la priorité qui doit être accordée aux collectivités inuit en matière de contrat et de services. Cette disposition du chapitre 29 de la Convention dit essentiellement que lorsqu'il y a des biens et des services à fournir à nos collectivités, les contrats de service doivent être octroyés en priorité aux organisations inuit.

Dans notre mémoire, nous parlons de certaines conclusions du rapport de la Commission des transports aériens qui a été publié à l'issue des audiences en mai 1985. Nous avons déjà

[Text]

tions to the Standing Committee on Transport when they were travelling through the north. Our position has not changed much since we made those presentations. We still basically feel there should be no deregulation in the north. We feel that, if there is to be deregulation, one of the things that would end up adversely affecting us is that the smaller communities would end up suffering from deregulation. What would end up happening, in our view, is that if the operators from the south are going to be able to fly in and pick out the money-making communities, the small communities will get no service at all. To maintain the integrity of the service, we feel it should be under the same regime as it is today. It gives us enough protection so that we could have the larger communities basically subsidizing the smaller ones to which it would not be profitable to operate a scheduled service.

• 0845

Also, we need the mix of cargo, passengers and mail to be maintained as it is. If you take out one of these components, then the integrity and the viability of the service would also be threatened, because you need the mail and the cargo rates to be able to pay for the aircraft to carry passengers to these small communities.

Ms Minnie Grey Knox-Leet (Third Vice-President, Makivik Corporation): Regarding the operating subsidy, we do not agree that there should be direct operating subsidies because we do not think it is practical. However, anything that helps reduce the cost to the user we do support. We clearly support the continued policy of allowing perishables to be sent through the mail, mail subsidies. To use this satisfies two priorities: it lowers the cost of food in our northern stores, and it helps us, as an air carrier, to provide more frequent and viable services to our people.

One of the things necessary for planning growth is a stable environment. It is necessary to allow greater involvement by the Inuit in the aviation business. In northern Quebec we are experiencing a transition period. The airstrip improvement program, as Mark mentioned earlier, will be accomplished over a six- to eight-year period. During this period some communities will be able to accommodate larger aircraft—for example, the 748—while others will continue to be serviced by the smaller aircraft, such as the Twin Otter. It is clear that it is truly viable to operate a larger aircraft over the route only when all the strips are completed.

However, we have acquired a large aircraft, a 748, and have made deposits on acquiring others. However, we have to be working in a stable environment, knowing that if we gear up in advance we will still have our entire market in the future, when in fact we can get the best utilization out of our larger aircraft.

An open-skies policy would allow other carriers to pick off key points in our route, and we are especially susceptible to this because of the air strip improvement program. We would have great difficulty in supplying viable and adequate air service for the balance of our route if we were to lose any of

[Translation]

présenté nos points de vue au Comité permanent des transports lorsqu'il était venu dans le Nord. Notre position n'a pas tellement changé depuis. Nous pensons toujours qu'il ne devrait pas y avoir de déréglementation dans le nord. Nous estimons que les petites collectivités en souffriraient. Ce qui se produira, à notre avis, c'est que les exploitants de lignes aériennes du sud viendront desservir les collectivités rentables et ne se préoccupent aucunement des petites collectivités. Pour assurer l'intégrité du service, nous croyons qu'il faut garder le même régime qu'aujourd'hui. Celui-ci permet aux collectivités plus importantes de subventionner les plus petites qui ne sont pas rentables.

De plus, nous devons garder ce bon dosage de fret, de transport de voyageurs et de courrier. Le retrait d'un de ces éléments compromettrait l'intégrité et la viabilité du service, car les tarifs du fret et du courrier permettent de payer l'avion servant à transporter les voyageurs vers ces petites collectivités.

Mme Minnie Grey Knox-Leet (troisième vice-présidente, la Société Makivik): En ce qui concerne les subventions à l'exploitation, nous estimons qu'il ne devrait pas y avoir de subventions directes, car ce n'est pas pratique. Cependant, nous sommes d'accord avec tout ce qui peut aider à réduire les coûts au consommateur. Nous sommes nettement en faveur du maintien de la politique permettant le transport des biens périssables par le courrier, grâce à des subventions. Cela permet de satisfaire deux priorités: rabaisser le coût des aliments dans le Nord et permettre au transporteur aérien que nous sommes d'offrir un service plus fréquent et plus rentable à notre population.

La stabilité est l'un des éléments indispensables à la croissance. Il faut permettre une plus grande participation des Inuit dans le domaine de l'aviation. Dans le Nord québécois, nous sommes en pleine période de transition. Comme Mark l'a mentionné tout à l'heure, le programme d'amélioration des pistes s'échelonne sur une période de six à huit ans. Durant cette période, certaines collectivités pourront accommoder des avions plus gros—les 748, par exemple—alors que d'autres continueront d'être desservies par des avions plus petits du type *Twin Otter*. Il est clair qu'il faut attendre que les pistes soient complètement aménagées pour qu'il soit vraiment rentable d'utiliser des avions plus gros.

Toutefois, nous avons fait l'acquisition d'un gros avion, un 748, et nous avons versé des acomptes sur d'autres. Cependant, la stabilité est importante pour nous; nous devons savoir à l'avance que nous aurons encore tout notre marché de manière à pouvoir rentabiliser nos avions plus gros.

Une politique de libre concurrence permettrait à d'autres transporteurs de desservir nos collectivités les plus intéressantes, et cela nous préoccupe particulièrement, eu égard au programme d'amélioration des pistes. Nous aurions énormément de difficulté à offrir des services de transport aérien

[Texte]

these points on our route. Competitors are not required to establish the same kind of infrastructures that we have already established in the north because quite often competitors can be working out of southern-based operations.

• 0850

Mr. Gordon: One of our major concerns is The James Bay and Northern Québec Agreement. This is a treaty protected by the Constitution under the new provisions put into it dealing with aboriginal rights. In this treaty or agreement, certain guarantees and protections have been given to us. One of them deals with the priority on jobs and contracts coming out of the government for services to be supplied to our communities.

Basically, the provision provides that, where goods and services are to be provided to our communities, the Inuit are supposed to have first crack at the jobs or at the contracts that would be put out.

Air services is one area that is very vital to our communities. There is basically no other mode of transportation between the communities. The only other mode of transportation in our communities is the sea lift or shipping in the summer months, which is primarily for bulky materials. Most of the goods coming into our communities and most of the travel is done by aircraft. It is a very important element in our communities.

This is one service we have been able to get. Chapter 29 of The James Bay and Northern Québec Agreement deals with the priority provision. By obtaining the licence and with the regulatory regime that is in place, we get *de facto* priority because of the regulations that protect us in supplying the service. In a deregulated climate, we cannot see how this provision in the agreement could be implemented otherwise.

For maintaining the integrity of the service, we find it very difficult. It would no longer be economical to service the smaller communities, if they are going to be picked off by other larger carriers, which would then have the capability of using larger aircraft.

We have been pushing very hard for nearly 10 years to have airstrips built in our communities. Once those airstrips are put in place, it is possible to get an airline service actually operating as a service in our communities. Nobody before us was really maintaining adequate schedules, and we finally got a viable airline service in place, especially in the Ungava Bay area. On the Hudson Bay coast, it was a bit better than in the Ungava area.

We have worked hard to try to build up the service. We see that it is going to be taken away from us, if the deregulation, open skies policy is put in place.

The Chairman: Perhaps, Mr. Gordon, we could start to throw this open to questions. I want to congratulate you on your brief. It is very comprehensive. I was skimming through it, as you were skimming through it, too. It is very comprehen-

[Traduction]

viables et adéquats aux autres collectivités si nous perdions les plus importantes. Nos concurrents ne sont pas obligés d'aménager le même genre d'infrastructures que nous avons déjà mis en place dans le nord, parce que souvent, ils peuvent travailler à partir d'installations dans le sud.

M. Gordon: L'une des choses les plus importantes pour nous est la Convention de la baie James et du Nord québécois. C'est un traité qui est protégé par la Constitution grâce aux nouvelles dispositions concernant les droits ancestraux. Par ce traité ou cet accord, nous avons reçu certaines garanties et protections. Par exemple: la priorité d'emploi et de contrats aux Inuit émanant de projets du gouvernement visant à fournir des services à nos collectivités.

En gros, la disposition dit que lorsque des biens et services doivent être fournis à nos collectivités, les emplois et les contrats doivent être accordés prioritairement aux Inuit.

Les services aériens sont indispensables à nos collectivités. Il n'y a essentiellement pas d'autre mode de transport entre les collectivités. Le seul autre moyen de transport c'est le ravitaillement par bateau ou la navigation durant les mois d'été, et c'est principalement pour des produits volumineux. Le transport des biens et des voyageurs dans nos collectivités se fait surtout par avion. Le transport aérien est un élément très important de nos collectivités.

Nous avons réussi à implanter ce service. Le chapitre 29 de la Convention de la baie James et du Nord québécois renferme la disposition de priorité. L'obtention du permis d'exploitation doublé du régime de réglementation actuellement en vigueur nous donne de facto la priorité, compte tenu des dispositions de protection concernant la fourniture de services. Nous voyons guère comment cette disposition pourrait s'appliquer autrement dans un régime de déréglementation.

Il serait très difficile d'assurer l'intégrité du service. Si des transporteurs plus importants ont la possibilité de s'amener avec des avions plus gros, il ne sera plus économique de desservir les petites collectivités.

Nous travaillons très fort depuis près de 10 ans pour avoir des pistes d'atterrissage dans nos collectivités. Une fois que ces pistes seront en place, il sera possible d'exploiter une ligne aérienne dans nos collectivités. Avant nous, personne n'aurait vraiment un service régulier, et nous avons enfin réussi à bâtir un service de transport aérien rentable, spécialement dans la région de la baie d'Ungava. Sur la côte de la baie d'Hudson, c'était un peu mieux que dans la région d'Ungava.

Nous avons travaillé fort pour améliorer le service. Nous craignons que la déréglementation, le régime de libre concurrence viennent nous enlever ce qui nous est acquis.

Le président: Monsieur Gordon, nous pourrions peut-être amorcer la période des questions. Je tiens à vous féliciter pour votre mémoire. Il est très complet. Je l'ai parcouru pendant que vous en exposiez les grandes lignes. Il est très complet et

[Text]

sive and very clear. I would like to throw it open and I am going to call upon Mr. Suluk to commence the questioning.

You mention in several places in your brief the Air Transport Committee study, which was made after they had been in the north. If others do not raise questions concerning it, I may come back to you. Is there a major recommendation in it which you disagree with? I would like to get your view on it in a general way and then we will throw it open for questions by members for more detail.

It was a very comprehensive study, with hearings in the area. This committee has been justifiably criticized for not getting up into the north. I really would like your input. I have asked this question of other witnesses who come from the north. What is your assessment of the Air Transport Committee report on northern air services?

Mr. Gordon: In general, we agreed with the report. We have no major disagreements with the report that was tabled. Everything was pretty well right on the mark.

The Chairman: You were able to give a brief to the committee, and other people in the community were able to get to the hearings and give their views.

• 0855

Mr. Gordon: The hearings were held in Kuujuaq or Fort Chimo, as it was formerly called, and we made presentations there. Other people from the community and from the other communities as well were making some presentations at that hearing.

Mr. Angus: Mr. Chairman, could I just ask him something for a few minutes? Is there then any need for this committee to retravel those routes and to hear again the views and the needs of the people of northern Canada?

Mr. Gordon: Well, I think it would be very good for the committee to go to the communities. I would not suggest that it go to the same communities, because what tends to happen when parliamentary committees and so on do go into the north for consultation, they end up going into the regional centres as opposed to the more isolated communities. I would love to see members of this committee landing on one of our airstrips to understand...

Mr. Angus: In the middle of February.

Mr. Gordon: —the conditions we are flying under.

The Chairman: There are a couple of members I would love to send. Mr. Suluk.

Mr. Suluk: Thank you, Mr. Chairman. It is only very rarely that you get to talk to witnesses you are familiar with, but apart from this, that is where the similarity usually ends.

May I take this opportunity to tell you that pretty well all the smaller airlines who made presentations to this committee pretty well said the basic thing: that deregulation would hurt them and that under deregulation larger airlines would be able

[Translation]

très clair. J'aimerais maintenant ouvrir la période des questions et demander à M. Suluk de commencer.

Dans votre mémoire, vous faites mention, à quelques reprises, du rapport du Comité des transports aériens qui a été rédigé suite au déplacement du Comité dans le nord. Si d'autres ne soulèvent pas de questions à ce sujet, j'y reviendrai peut-être. Y a-t-il une recommandation importante avec laquelle vous n'êtes pas d'accord? J'aimerais votre opinion générale au sujet du rapport, ensuite nous entrerons plus dans les détails avec les questions des députés.

Le Comité des transports aériens a effectué une étude très approfondie grâce à des audiences dans la région. Notre Comité a été critiqué parce qu'il ne s'est pas rendu dans le nord. J'aimerais vraiment savoir ce que vous en pensez. J'ai posé la question à d'autres témoins du nord. Quelle est votre appréciation du rapport du Comité des transports aériens sur les services aériens du nord?

M. Gordon: Nous sommes généralement d'accord avec le rapport. Nous n'avons aucune objection majeure en ce qui concerne le rapport qui a été déposé. Tout y était assez juste.

Le président: Vous avez présenté un mémoire à ce Comité, et d'autres membres de la communauté ont pu assister aux audiences et exprimer leurs points de vue.

M. Gordon: Les audiences ont eu lieu à Kuujuaq ou Fort Chimo, comme on l'appelait avant, et nous y avons présenté des mémoires, ainsi que d'autres représentants de notre collectivité et des autres.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi de lui poser une brève question. Serait-il nécessaire que le Comité retourne là-bas pour entendre à nouveau les opinions des habitants du nord du Canada?

M. Gordon: Ce serait certainement très positif. Par contre, il vaudrait peut-être mieux que vous ne retourniez pas dans les mêmes localités, car, généralement, les comités parlementaires qui se rendent dans le Nord vont toujours dans les centres régionaux et rarement dans les localités isolées. J'aimerais bien que l'avion transportant les membres de votre comité atterrisse sur l'une de nos pistes, car vous comprendriez ainsi...

M. Angus: En plein mois de février.

M. Gordon: ... les conditions dans lesquelles nous travaillons.

Le président: Il y a plusieurs députés que j'aimerais bien envoyer là-bas. Monsieur Suluk.

M. Suluk: Merci, monsieur le président. On a très rarement l'occasion de s'adresser à des témoins qu'on connaît déjà, mais c'est à peu près le seul point commun que nous ayons.

La quasi-totalité des petits exploitants aériens qui ont comparu devant notre comité ont déclaré que la déréglementation leur nuirait, car elle permettrait à de grandes compagnies aériennes d'aller écrémer le marché des petites localités. C'est

[Texte]

to come in and skim off the smaller communities. Now, what you said is pretty well no different, but I was intrigued by one of the points you made here concerning some cities in that they are not practical. I just wonder if that is due to the fact that the operating costs between northern Quebec communities, due to the communities being within a smaller geographic area, whether it is cheaper to operate, or whether it is because Quebec and the federal government are notorious for not getting along administratively or regarding their responsibilities relating to northern Quebec? Are any of those the reasons?

Mr. Gordon: On the question of subsidies, what we are saying is that a direct subsidy would be very impractical and almost impossible to implement and to police. Indirect subsidies, such as taking the tax off fuel and things like that, are savings that we could pass directly on to the customer. But trying to subsidize the airline directly would be very hard to . . . How would you determine that subsidy? Are you going to give us money for the number of hours we are in the air? If you do that, then we will just put an empty airplane up there and keep it up there until it runs out of fuel, and collect on the subsidies.

We find this direct subsidy question . . . We thought about it and we find it would be almost impossible to really implement a successful one. The kind of subsidies, such as being able to send up food through—instead of cargo you send it up by mail postal rates—is a good one because you are subsidizing the consumer more directly than the airline. If you take the taxes off fuel, that would be savings that we could pass directly on to the customers. But trying to put a direct subsidy into an airline is very hard to manage. Who would be qualified? All these questions start to come into play and we find it very, very hard to try and come up with a practical regime that would subsidize airlines directly.

So we are saying, get away from that. Do not try direct subsidies. It is going to be a perfect place for abuse. We are suggesting indirect subsidies, such as reducing the cost of fuel, allowing perishables to be flown at postal rates, things like this are more practical and, actually, the savings go down to the people as opposed to trying to have airlines flying for subsidies.

• 0900

Mr. Suluk: To the witnesses again or Mark, if there is no hope in hell in the first place to get the airline companies to be honest in the first place and then to depend on them to pass on savings and if you cannot do it through subsidies in the first place, then how the heck are you going to depend on the companies, on the airlines, to lower their prices in the second place if you cannot depend on them already?

Mr. Gordon: Our airline is a little unique because it is the owners who are the users in this instance, but we are saying

[Traduction]

ce que vous avez confirmé dans votre témoignage, mais vous avez ajouté, et cela m'intrigue, que certains types de subventions sont impossibles à administrer. J'aimerais savoir si cela s'explique par les coûts d'exploitation élevés des liaisons aériennes dans le nord du Québec, par la superficie relativement limitée du territoire en question, ou par l'indifférence notoire du Québec et du gouvernement fédéral vis-à-vis du nord du Québec? Par quoi cela s'explique-t-il?

M. Gordon: Pour ce qui est des subventions, nous estimons qu'une subvention directe serait pratiquement impossible à administrer et à contrôler. Par contre, les subventions indirectes comme l'exemption de la taxe sur les carburants sont des économies que nous pouvons transmettre directement au consommateur. Si vous essayez de subventionner directement une compagnie aérienne, il serait très difficile . . . D'abord, comment détermineriez-vous cette subvention? En fonction du nombre d'heures de vol? Dans ce cas, il nous suffirait de faire voler un avion vide pendant des heures, jusqu'à ce qu'il n'ait plus de carburant, pour avoir droit à une subvention.

Nous avons donc beaucoup réfléchi à cette question des subventions directes, et nous estimons qu'il serait pratiquement impossible d'administrer un tel système. Par contre, le transport des produits alimentaires dans le Nord par courrier postal plutôt que par avion cargo est une forme de subvention tout à fait positive puisque nous pouvons diminuer nos tarifs aériens en conséquence. De même, si vous nous exemptez de la taxe sur le carburant, nous pouvons faire passer directement cette économie au consommateur. Par contre, il vous serait très difficile d'administrer un système de subventions directes pour des compagnies aériennes. Qui y aurait droit? Lorsqu'on commence à se poser ce genre de question, on se rend compte très vite qu'il est difficile d'instaurer un régime pratique de subventions directes des compagnies aériennes.

Nous vous conseillons donc de ne pas envisager un tel système de subventions directes, car il ouvrirait la voie aux abus. Nous vous recommandons par contre des subventions indirectes, comme la réduction du coût du carburant, la possibilité de transporter les denrées périssables aux tarifs postaux, etc. De cette façon, nous pouvons faire passer aux consommateurs les économies ainsi réalisées, plutôt que d'encourager les compagnies aériennes à enregistrer le maximum d'heures de vol tout simplement pour obtenir des subventions.

M. Suluk: Je m'adresse à nouveau aux témoins ou à Mark. Si l'on ne peut pas faire confiance aux compagnies aériennes d'abord pour être honnêtes et ensuite pour faire passer aux consommateurs les économies réalisées grâce aux subventions, comment diable pouvez-vous être sûrs que les compagnies aériennes réduiront leurs tarifs en conséquence?

M. Gordon: Notre compagnie aérienne est dans une situation assez particulière puisque ses propriétaires en sont

[Text]

that the subsidy could make an impact if it is not a direct subsidy to the airline where you are trying directly to subsidize the operation. Indirect subsidies such as reducing the taxes we pay on fuel or lowering the cost of landing fees are subsidies that I think we can pass directly down to the customers.

The Inuit have only airlines and, believe me, if we try to increase our rate then we hear about it from the communities. The communities are the ones that own this company so they are very reluctant in any rate increases because these impact them directly. Because they are also the owners, they can get to us through the board meetings and so on saying not to increase the rates or whatever. If we can find a saving, such as on the taxes on fuel, we would definitely pass that directly down to the customers who are using the airlines.

Mr. Suluk: Okay. The situation in northern Quebec is obviously quite different from what it is in the N.W.T., where none of the airlines are owned and operated by the people themselves, with the possible exception of Nunasi Air, which is not even off the ground yet. My last question is: Did you say that all or most of the airstrips in northern Quebec will now be made up probably by 1991?

Mr. Gordon: Yes. It is worth noting that we have been able to put Canadians in space but we still cannot land a DC-3 in most of our communities.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Gordon, I want to thank you for a very detailed brief and for travelling south to make a presentation to us.

We heard over the last couple of days from a private operator in southern Ontario who suggested that, rather than total freedom to enter in terms of air travel, there be some kind of trigger mechanism that would prevent competition until market demand reached a certain level. He used the figure, I think, of 1,000 passenger trips per week or per month, or something like that. In the environment of northern Quebec and everything else you have said about the Hub concept not working up there because of the kind of routes that you have to travel, would that kind of mechanism work for you or against you in terms of the operation of your airline?

Mr. Gordon: I am sorry. I did not quite understand what this private company had presented. Would you please clarify?

Mr. Angus: Okay. I do not know the names of the communities you serve, but let us say that community A, one of the larger communities you serve, has 500 passenger trips a month, and that is the magic figure, that once you get pass 500 trips a month then somebody can come in and compete with

[Translation]

également les usagers; nous estimons cependant qu'une subvention peut être positive à condition qu'elle ne serve pas à subventionner directement l'exploitation d'une compagnie aérienne. Les subventions indirectes comme la réduction des taxes sur le carburant ou la diminution des droits d'atterrissage sont positives, car nous pouvons les faire passer directement aux consommateurs.

Les Inuit n'ont que les transports aériens pour se déplacer et, croyez-moi, si nous essayons d'augmenter nos tarifs, ce sera un véritable tollé. En effet, notre compagnie appartient aux habitants de ces collectivités, et il ne tiennent pas du tout à subir des augmentations de tarifs. Comme ils sont en même temps les propriétaires, ils peuvent aisément intervenir aux réunions de notre conseil d'administration pour s'opposer à des augmentations de tarifs. Si nous pouvons faire des économies, comme nous le permettrait l'exemption de la taxe sur le carburant, nous en ferions profiter directement nos passagers.

M. Suluk: Bien. La situation dans le Nord du Québec est manifestement fort différente de celle des Territoires du Nord-Ouest, où aucune compagnie aérienne n'appartient ou n'est exploitée par les habitants de la région, à l'exception peut-être de Nunasi Air, qui n'a pas encore «décollé» cependant. Ma dernière question est la suivante: vous avez bien dit que la plupart des pistes d'atterrissage du Nord du Québec ne seraient pas terminées avant 1991?

M. Gordon: C'est exact. Il est bon de remarquer ici que nous avons réussi à envoyer des Canadiens dans l'espace, mais que nous ne pouvons pas encore faire atterrir un DC-3 dans la plupart de nos localités.

Le président: Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Monsieur Gordon, j'aimerais d'abord vous remercier de nous avoir présenté un exposé fort détaillé, et d'avoir pris la peine de faire tout ce trajet pour venir nous rencontrer.

Il y a quelques jours, un exploitant privé du sud de l'Ontario nous a dit que, plutôt que d'accorder entière liberté à ceux qui veulent s'installer sur le marché des transports aériens, on devrait instaurer une sorte de mécanisme qui empêcherait l'arrivée de concurrents tant que la demande n'atteint pas un certain niveau. Selon ce témoin, le seuil devrait se situer autour de 1,000 passagers par semaine ou par mois, je ne sais plus. Vous nous avez dit que dans le Nord du Québec, il était impossible d'appliquer le principe du réseau en toile d'araignée, étant donné les distances qu'il faut parcourir; que pensez-vous de cette idée d'imposer un seuil à partir duquel on autoriserait l'arrivée d'un concurrent?

M. Gordon: Je n'ai pas très bien compris ce que cette compagnie privée vous avait proposé. Pourriez-vous me le préciser?

M. Angus: D'accord. Je ne connais pas le nom des localités que vous desservez, mais supposons que dans la localité A, l'une des plus importantes, vous ayez 500 passagers par mois et que ce seuil soit fixé à 500 passagers par mois; dans ce cas-là, un autre exploitant pourrait arriver sur le marché et vous faire

[Texte]

you. What does that do to that community and what does that do to the rest of the routes?

Mr. Gordon: What we are afraid of is that the profitable communities are the ones that would be picked off, obviously, in a deregulated environment.

• 0905

The larger communities, where a higher volume of goods and passengers is going in, are the ones that would be targeted by outside operators. They are the ones where they would want to run in special chartered flights. Maybe they would want to run a scheduled service directly to a larger centre. What would happen is that the commercial viability of the smaller outlying communities would suffer; because basically the larger communities are subsidizing these less profitable communities. The frequency of flights would have to go down drastically.

We have aircraft that are very expensive to purchase initially. There are high operational costs and very high overhead costs in the North. It costs a lot more to put a pilot in the North than it does to keep him in the South. It costs a lot more to build a hangar in the North: two and a half times as much to build a hangar in the North. So when we have built up these infrastructures, and also built up the service, what is going to happen is that because we are trying to pay off the hangar and things like this, once the commercial viability of the larger centre starts to go down, the smaller communities are the ones that are going to suffer first, because they are going to have a reduction in services.

We do not want to return to the situation where you are parachuting mail to communities and things like that. That used to be the situation. We do not want to go back to that. Over the past 10 years we have built up a service. We actually have a viable airline service now to the communities. What we see is that once the profitable ones are picked out, the small communities would really start to suffer very quickly on that.

I do not think you can say in the larger centres there is a magic figure such that we can open it up to deregulation. Maybe in the larger airline classe, where they are dealing with 737s and things like that, it would be possible. But in the very small operations that are flying to the remote communities I do not think that is very good. Some of the communities are not profitable for us to fly into, but we are flying there because they are part of a route.

Mr. Angus: Would Air Inuit survive in a deregulated environment, on its own?

Mr. Gordon: We could make the company survive, but we would sacrifice the service to make the company survive; and that is not what we are interested in. We are interested in providing a good, reliable, safe service to our communities. If it is deregulated, we could probably still maintain a profitable company in some ways, but the thing is that we would do it at

[Traduction]

concurrence. Quel impact cela aurait-il sur cette localité et sur le reste de vos liaisons aériennes?

M. Gordon: Ce que nous craignons, c'est que la déréglementation n'encourage ces exploitants à ne desservir que les localités rentables.

En effet, ces exploitants de l'extérieur seront intéressés à desservir les localités où le nombre de passagers et les quantités de marchandises sont les plus élevés. C'est là qu'ils chercheront à offrir des vols nolisés, et même des vols réguliers. Or, qu'advient-il des petites localités éloignées? Leur viabilité commerciale en souffrira, car il faut bien comprendre que les profits réalisés dans les grandes localités servent à subventionner les localités moins rentables. Par conséquent, le nombre de vols dans ces dernières localités diminuerait considérablement.

Le prix d'achat de nos appareils est très élevé, sans parler des coûts d'exploitation et des frais généraux, qui sont particulièrement importants dans le nord. En effet, un pilote dans le nord coûte beaucoup plus cher que son collègue dans le sud. Il en coûte également davantage pour construire un hangar dans le nord, à peu près deux fois et demi ce qu'il en coûte pour en construire un dans le sud. Donc, une fois que nous avons construit toutes ces infrastructures et que nous avons mis en place nos services, étant donné qu'il nous faudra continuer à payer le hangar et les autres équipements de ce genre, toute diminution de nos profits dans les grands centres se fera au détriment des petites localités, car ce sont elles qui devront subir une diminution des services.

Nous ne voudrions pas en revenir à l'époque où on parachutait le courrier dans ces localités. C'est ce qui se passait à une certaine époque, et nous ne voulons pas y revenir. Depuis dix ans que notre compagnie fonctionne, nous avons réussi à mettre sur pied des services adéquats et rentables pour nos collectivités. Or, si un exploitant de l'extérieur s'empare du marché des grands centres, les petites localités en subiront très vite les conséquences.

Je ne pense pas qu'il soit possible de fixer un seuil magique à partir duquel on pourra autoriser l'arrivée d'un concurrent, à la suite de la déréglementation. C'est peut-être possible pour la catégorie des grandes compagnies aériennes, avec des 737 et d'autres appareils de ce genre. Par contre, pour une très petite compagnie aérienne qui dessert des localités éloignées, je ne pense pas que ce soit une très bonne solution. À l'heure actuelle, même si nos liaisons avec certaines localités ne sont pas rentables, nous les desservons quand même, car elles font partie de notre itinéraire.

M. Angus: La compagnie Air Inuit pourra-t-elle survivre, avec ses propres ressources, après la déréglementation?

M. Gordon: Il le faudra bien, mais ce sera malheureusement au détriment des services que nous assurons. Ce n'est certainement pas une perspective qui nous réjouit, car nous tenons à assurer un service régulier, sûr et sécuritaire à nos collectivités. Si le marché est déréglementé, nous réussirons probablement à faire encore des profits, mais ce sera au détriment des localités

[Text]

the cost of the isolated communities. They would be the ones that would suffer, because they would not have the frequency of flights, they would not have such things as perishable goods. You would have to cut out foods being flown to the communities, because you would not have the frequency and the reliability of schedules. So that kind of service could not be provided properly. We would have to reduce quite a lot our overhead and operational costs. What we would end up being is basically another southern operation doing hit-runs into the north.

This is not what we are trying to do. What we are trying to do is to develop a reliable and safe service for our communities. We would be taking that away. We would be taking a step backwards in providing airline services to the communities. We would be back into bush operations.

In the north it is very hard to police what is going on. If you have an open-sky policy, you will end up with operators coming in and breaking safety rules and things like that, trying just to make that extra profit margin count. They would be coming in overloaded, coming into airstrips they are not familiar with. You would have operators landing at these strips . . . our pilots take quite a long time to be checked out to be able to land on an 800-foot strip, for example; landing between two mountains on an 800-foot strip that is so sloped that if you stood at the other end, I could not see you. In those kinds of conditions I think it would be dangerous for passengers for pilots to come in who are not familiar with these airstrips and conditions in the communities.

• 0910

Mr. Angus: You touched on safety at the end of your comments. We have heard representations throughout our hearings about the current adequacy or inadequacy of the inspection services offered by the Government of Canada for air. How often do you get inspected?

Mr. George Simon (Vice-President, Operations, Air Inuit): Of course, other than the pilot proficiencies, which are ongoing, depending on the size of the aircraft—six months, a year check rides—we usually receive a base inspection sometimes two or three times a year. In this base inspection, they will primarily be investigating the procedures we use, the paperwork; they will go back through, determine whether the aircraft are flying overweight, underweight, within limits; and also usually there is quite an extensive inspection into the maintenance procedures. It is about three times a year.

Mr. Angus: That is interesting, because we have heard that every place else in Canada once a year is the standard. So obviously they are giving you the high-quality inspection in the north and skimping in the south.

I want to thank you for a very forceful presentation. I appreciate, as I said before, you coming down to appear before us.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. Mr. Taylor.

[Translation]

isolées. Ce sont elles qui en pâtiront les premières, car nous serons alors obligés de diminuer la fréquence de nos vols. De plus, ces collectivités ne recevront plus de produits frais, étant donné que les vols n'auront pas la fréquence et la régularité voulues. Par conséquent, ce genre de services ne pourrait plus être assuré de façon adéquate. Il nous faudrait également réduire considérablement nos frais généraux et nos coûts d'exploitation. On finirait certainement par se retrouver avec une autre compagnie du sud qui viendrait écrémer le marché du nord.

Ce n'est absolument pas ce que nous voulons. Nous cherchons à mettre sur pied un service régulier et sécuritaire pour nos collectivités. Or, la déréglementation supprimera tout cela et nous fera revenir en arrière en ce qui concerne les services aériens offerts dans notre région. On en reviendrait aux pilotes de brousse.

Il est très difficile de contrôler ce qui se passe dans le nord. Si vous adoptez une politique de concurrence absolue, vous allez vous retrouver avec des exploitants qui ne respecteront pas les normes de sécurité, simplement pour faire des profits supplémentaires. Ils vont surcharger leurs appareils, atterrir sur des pistes qu'ils ne connaissent pas bien . . . Vous savez, nos pilotes ont besoin de beaucoup d'entraînement pour réussir à atterrir sur une piste de 800 pieds, ou entre deux montagnes, par exemple, où la piste a une telle déclivité que d'une extrémité vous ne voyez pas l'autre. Dans ce genre de conditions, j'estime qu'il serait dangereux de confier des passagers à des pilotes ayant peu d'expérience de ces régions.

M. Angus: Vous avez parlé de la sécurité à la fin de votre exposé. Bon nombre de témoins nous ont dit que les services d'inspection offerts par le gouvernement du Canada étaient plus ou moins adéquats en ce qui concerne les transports aériens. Combien de fois par an êtes-vous inspectés?

M. George Simon (vice-président, Exploitation, Air Inuit): Outre les tests que nous faisons subir aux pilotes tous les six mois ou tous les ans selon la capacité de l'appareil, nous subissons généralement une inspection complète deux ou trois fois par an. A ce moment-là, les inspecteurs étudient les procédures que nous utilisons et les rapports que nous faisons, afin de déterminer si l'appareil était surchargé ou non; les inspecteurs vérifient également de près les procédures d'entretien. Ce type d'inspection a donc lieu trois fois par an.

M. Angus: Votre réponse est intéressante, car les autres témoins nous ont dit qu'ailleurs au Canada, cette inspection n'avait lieu en moyenne qu'une fois par an. Manifestement, le gouvernement vous donne un traitement de faveur en ce qui concerne les inspections dans le nord, au détriment du sud.

Je tiens à vous remercier de nous avoir présenté un exposé aussi intéressant et, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, d'avoir fait tout ce trajet pour venir nous rencontrer.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Monsieur Taylor.

[Texte]

Mr. Taylor: Thank you very much. I hope I am not being repetitive, but I did not get this information that I would like to get. Is your company a private company?

Mr. Gordon: Yes, it is in a sense, but you have to understand the nature of the beast to understand us fully. Makivik Corporation is a corporation we set up to administer the compensation funds we received in the James Bay agreement. All the Inuit in northern Quebec are automatically members of that corporation, and we set up subsidiary companies to run different businesses.

So yes, it is private in the sense that it operates like a private company; it is privately owned, but collectively by the Inuit in northern Quebec. So it is sort of a yes-and-no answer.

Mr. Taylor: I understand. It is really owned by the entire community, the 14 centres.

Mr. Gordon: Yes.

Mr. Taylor: In that case, would not any opposition have difficulty coming in, because they would be cutting their own throats? Would the people there support another aircraft that came in in opposition when it would really be cutting their own throats?

Mr. Gordon: Not very likely.

Mr. Taylor: They likely would not.

Mr. Gordon: But what would happen is that the people in the larger centres... If let us say a service does become available at a lower rate because these guys are not carrying the high overhead and are not servicing unprofitable communities, they would be able to give people a reduced rate. People will obviously take the reduced rate if they are going to get their goods and services flown up there for less. But what ends up happening is that the smaller communities that are not so profitable would suffer very greatly if the profitable ones are being singled out by carriers from the outside. They would basically skim off the cream, as it were, for us. They would take the profitability away from us. And the profitability that we are spreading out over communities that are not so profitable, those would be the communities that would suffer very greatly.

Mr. Taylor: What percentage of your people up there are not Inuit?

Mr. Gordon: Between 10% and 15% of the population is non-Inuit.

Mr. Taylor: Yes, and how much money do you have invested in your air company?

Mr. Gordon: The total worth of the company is around \$15 million. We have invested directly ourselves about \$8 million.

Mr. Taylor: Do you have any debt?

Mr. Gordon: Yes.

Mr. Taylor: Do you owe anybody large sums of money?

[Traduction]

M. Taylor: Merci beaucoup. J'espère que je ne vais pas répéter ce qui a déjà été dit, mais je n'ai pas obtenu l'information que j'aimerais avoir. Votre société est-elle une compagnie privée?

M. Gordon: Oui, dans un certain sens, mais il faut bien en comprendre la nature assez complexe. Makivik Corporation a été créée pour administrer les fonds que nous avons reçus à titre d'indemnisation, dans le cadre de l'entente de la Baie James. Tous les Inuit du nord du Québec sont automatiquement membres de cette société, et nous avons créé des filiales dans plusieurs branches d'activités.

Donc, c'est une société privée au sens où elle fonctionne comme une société privée; de plus, elle appartient à des intérêts privés, mais en même temps collectifs puisqu'elle est la propriété des Inuit du nord du Québec. C'est un peu une réponse mi-figue, mi-raisin.

M. Taylor: Je comprends. Votre compagnie appartient donc à toute la communauté, c'est-à-dire aux 14 collectivités.

M. Gordon: C'est exact.

M. Taylor: Dans ce cas, des concurrents auraient du mal à aller s'installer là-bas, car les gens ne l'accepterait certainement pas?

M. Gordon: Certainement pas.

M. Taylor: Cela me paraît évident.

M. Gordon: Mais les habitants des grands centres... Supposons cependant qu'un concurrent puisse offrir des tarifs inférieurs parce qu'il n'a pas des frais généraux aussi élevés et parce qu'il ne dessert pas les localités non rentables. Dans ce cas-là, les gens accepteraient certainement les tarifs réduits, car ils en profiteront directement, sans parler de la diminution du coût de transport des marchandises. En fin de compte, ce sont les petites localités moins rentables qui y perdront, puisque ces concurrents de l'extérieur ne desserviront plus que les grands centres et viendront écrémer notre marché, pour ainsi dire. Ils diminueront donc considérablement nos profits. Or, ces profits nous servent justement à subventionner les liaisons qui ne sont pas aussi rentables, c'est-à-dire les localités les plus éloignées.

M. Taylor: Parmi les habitants de la région, quel pourcentage ne sont pas Inuit?

M. Gordon: Environ 10 à 15 p. 100 de la population n'est pas Inuit.

M. Taylor: Combien avez-vous investi dans votre compagnie aérienne?

M. Gordon: Le capital total de la société s'élève à environ 15 millions de dollars, dont nous avons investi directement 8 millions.

M. Taylor: Avez-vous des dettes?

M. Gordon: Oui.

M. Taylor: De grosses dettes?

[Text]

Mr. Gordon: Yes.**Mr. Taylor:** You do?

Mr. Gordon: Some of Air Inuit's debts are with the parent corporation, with Makivik, and with the banks as well. Hopefully we will be able to have everything paid for ourselves eventually, but we are well within the guideline of debt-equity ratio that is required by the law.

• 0915

Mr. Taylor: Good. I have one other point. Are the people generally happy with the service you are giving?

Mr. Gordon: You never can please all the people; that is for sure.

Mr. Taylor: All the time.

Mr. Gordon: Also, because they are the owners of this company, they tend to complain a little bit louder as well because they have a place where the complaints will be heard and registered. What we found before was that, when other operators were in the area, people did not complain very much because they figured they were not going to be heard anyway. Now that they are owners of the airline, you can hear those complaints loud and clear. They take up many hours of our meetings. In our annual meetings, people are always telling us what is going on in our community.

We would like to be able to provide a better service. Our keeping of our schedule is about a 60% rate because of the conditions under which we are flying. There are no proper navigational approach aids in the communities; the airstrips are very poor, and we operate under a very severe climate. In fact, if you take a look at northern Quebec, in some respects it is more isolated and more remote than those high Arctic communities in the Northwest Territories, because they have proper airstrips and they have proper navigational aids.

Mr. Taylor: I have one other question: Are your pilots and maintenance crews Inuit?

Mr. Gordon: We have tried very hard to get more Inuit pilots. But the problem in keeping the pilots is that they are the very few who have a bit of an education, so the demand on these people for other employment is very great. A pilot does not get a great salary, but they could get a better salary being the secretary for a municipal corporation or something like this. So we lose a lot of the Inuit pilots that are moving up to other jobs because the pay scales that are being offered by government to services and government agencies are so high that private industry can hardly compete with them. There are so many extra perks and subsidies given to governmental agency employees that it makes it very hard to hang onto them.

Part of our engineering is Inuit. We do have a few more Inuit who are becoming qualified engineers. We would like to see more pilots, but it is very hard to hang onto them because of the lack of educated Inuit. These guys are in such high demand that a large salary in another area or another industry quickly grabs up these guys.

[Translation]

M. Gordon: Oui.**M. Taylor:** Ah bon?

M. Gordon: Les créanciers d'Air Inuit sont notre société mère, c'est-à-dire Makivik, et les banques. Nous espérons pouvoir tout rembourser un de ces jours, mais nous respectons les critères prescrits par la loi en matière de coefficient d'endettement.

M. Taylor: Bravo! J'ai une autre question. Les gens sont-ils généralement satisfaits de vos services?

M. Gordon: Il est bien sûr qu'on ne peut jamais plaire à tout le monde.

M. Taylor: Tout le temps.

M. Gordon: De plus, parce qu'ils sont propriétaires de la compagnie, parce qu'il y a un service des plaintes, ils ont tendance à se plaindre un peu plus fort. Auparavant, lorsque les services étaient fournis par d'autres exploitants, les gens ne se plaignaient pas tellement, parce qu'ils se disaient que cela n'allait pas donner grand-chose. Maintenant qu'ils sont propriétaires de la ligne aérienne, ils n'hésitent pas à exprimer clairement leurs plaintes. Celles-ci accaparent plusieurs heures de nos réunions. Lors de nos réunions annuelles, les gens nous disent toujours ce qui se passe dans la collectivité.

Nous aimerions pouvoir offrir un meilleur service. Nous respectons nos programmes de vol environ 60 p. 100 du temps, compte tenu des conditions dans lesquelles nous travaillons. Il n'y a pas d'aides à la navigation adéquats dans les collectivités; les pistes d'atterrissage sont très mauvaises, et les conditions climatiques, très rigoureuses. En fait, sous certains rapports, les collectivités du Nord québécois sont plus isolées et plus éloignées que celles du grand Arctique dans les Territoires du Nord-Ouest, car celles-ci sont dotées de pistes d'atterrissage et d'aides à la navigation adéquates.

M. Taylor: J'ai une autre question à vous poser: Vos pilotes et vos équipes d'entretien sont-ils Inuit?

M. Gordon: Nous avons déployé beaucoup d'efforts pour avoir plus de pilotes Inuit. Mais le problème, c'est que ces pilotes sont parmi les très rares personnes qui ont un peu d'éducation, de sorte qu'ils sont très demandés et difficiles à garder. Un pilote ne touche pas un gros salaire; il pourrait obtenir davantage comme secrétaire d'une société municipale ou quelque chose du genre. Nous perdons donc beaucoup de pilotes Inuit qui vont travailler ailleurs, parce que les salaires offerts par les services et agences du gouvernement sont tellement élevés que l'industrie privée ne peut presque pas concurrencer. Les employés des agences gouvernementales ont tellement d'avantages et de subventions qu'il est très difficile de les suivre.

Une partie de nos ingénieurs sont Inuit. Il y a quelques autres Inuit qui sont en train de se qualifier comme ingénieurs. Nous aimerions avoir plus de pilotes, mais il est très difficile de les garder parce qu'il y a très peu d'Inuit éduqués. Ils sont tellement demandés que d'autres régions ou d'autres industries ont vite fait de les attirer grâce à de gros salaires.

[Texte]

Mr. Taylor: I would like to make one comment. I did not really know anything about your situation at all before, other than the few things I have heard from Tom. But after this interview today and reading parts of the brief, which I will read more carefully, I would like to commend you. You are people who are trying to help yourself and you are not having government do everything for you. I think you should be commended for the attitude you have undertaken and the work you are trying to do.

That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Suluk, did you want a supplementary observation or view . . .

Mr. Suluk: Yes, about northern Quebec, and that is that the Makivik Corporation is the regional government of northern Quebec. Therefore, Air Inuit is the Air Canada of the north. I wanted to point out that difference between northern Quebec and the N.W.T. So far, everything I have ever said about the north is only about the territories and not about northern Quebec. There is quite a different situation in there.

The Chairman: Very definitely.

Mr. Suluk: That is the only thing I wanted to point out. Thank you.

The Chairman: Tom, thank you. Yes, that is just what Mr. Taylor . . . This has been a real education, I think, for most of us around this table.

Mr. Ellis, I think, is the name.

Mr. Ellis: Welcome back, Mr. Chairman. When did you get back?

The Chairman: You are allowed to ask a few questions in honour of the memory of a man called Jack Ellis. I know you have been busy trying to get our phones in. I hope Air Inuit runs a heck of lot better than the phone system this man has been responsible for in the House of Commons. Anyway, with that little preamble, you are entitled in honour of the memory of the man that used to be here.

Mr. Ellis: As I said, when did you get back? Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Gordon, I have some very specific questions.

• 0920

If you would turn to the map in the back of your presentation, we will try to do it verbally if we can.

Can you give me an idea where Air Creebec operates as opposed to . . .

Mr. Gordon: I will have somebody point it out on the map because the map in our presentation only covers our area.

Mr. Ellis: Okay, fine.

Mr. Gordon: Quebec is quite large. The area we are covering is roughly the same land mass as France.

[Traduction]

M. Taylor: J'aimerais faire un commentaire. Je n'étais pas tellement au courant de votre situation avant, sauf pour ce que Tom m'en disait. Mais après vous avoir rencontré aujourd'hui, et après avoir lu des parties de votre mémoire que j'entends lire plus attentivement, j'aimerais vous féliciter. Vous êtes des gens qui essaient de s'aider eux-mêmes et qui ne demandent pas au gouvernement de tout faire pour eux. Je pense que vous méritez des félicitations pour votre attitude et le travail que vous avez entrepris.

C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Suluk, voulez-vous ajouter une observation, une idée . . .

M. Suluk: Oui, c'est au sujet du Nord québécois. Je veux dire que la *Société Makivik* est le gouvernement régional du Nord québécois. En conséquence, *Air Inuit* est la société Air Canada du Nord. Je tiens à faire la distinction entre le Nord québécois et les Territoires du Nord-Ouest. Jusqu'à présent, tout ce que je disais au sujet de Nord s'appliquait uniquement aux territoires et non au Nord québécois. Il y a une grosse différence.

Le président: Absolument.

M. Suluk: C'est tout ce que je voulais dire. Merci.

Le président: Merci Tom. Oui, c'est justement ce que M. Taylor . . . je pense que cela a été une séance très instructive pour la plupart d'entre nous.

Monsieur Ellis, c'est bien votre nom, je pense.

M. Ellis: Cela me fait plaisir de vous revoir, monsieur le président. Quand êtes-vous revenu?

Le président: Vous avez le droit de poser quelques questions à la mémoire d'un certain Jack Ellis. Je sais que vous avez été très occupé avec l'installation de nos téléphones. J'espère que *Air Inuit* fonctionne beaucoup mieux que le système téléphonique de la Chambre des communes dont ce monsieur a été chargé. Avec ce petit préambule, vous avez le droit de poser des questions à la mémoire de celui qui était jadis parmi nous.

M. Ellis: Comme je l'ai déjà demandé, quand êtes-vous revenu? Merci, monsieur le président.

Monsieur Gordon, j'ai des questions bien précises à vous poser.

Si vous pouviez passer à la carte à la fin de votre mémoire, j'aurais quelques éclaircissements à vous demander.

Pourriez-vous me donner une idée du territoire qu'exploite Air Creebec par opposition à . . .

M. Gordon: Je vais demander à quelqu'un de vous l'indiquer sur la carte, parce que la carte de notre mémoire ne couvre que notre territoire.

M. Ellis: Très bien, merci.

M. Gordon: Le Québec est très vaste. Le territoire est presque aussi grand que la France.

[Text]

Mr. Ellis: I appreciate that.

Mr. Gordon: The area being pointed out on the map right now is the area covered by Air Creebec. Neil, could you point out the communities we are servicing with Air Inuit.

The Chairman: Is there any overlap?

Mr. Ellis: That is what I am coming to.

Mr. Gordon: Oh, no, we connect with Air Creebec basically at Great Whale River and at LG 2.

Mr. Ellis: Okay. Air Creebec are now into 748s and you expect to be into 748s. Do you see a possibility of having any joint services? That is really what I am getting at.

Mr. Gordon: Well, we have had more or less a gentlemen's agreement that we stay out of their territory and they stay out of ours. We make connecting flights. We have one 748 in our fleet right now and we have deposits on another one coming up.

The reason we cannot use that class of aircraft is because of the air strips. They are being built now; hopefully we will be able to provide the service with 748s.

Mr. Ellis: I appreciate that. Because their situation is not that different from your situation in regard to the structure of the company—it has some similarities—I wondered whether there was a possibility to cut costs. For example, the 748 is a pretty standard aircraft in the north and I was just curious whether you considered some common form of servicing them.

Mr. Gordon: You must understand that Air Creebec is also operated slightly different from ours. They have a management contract with Austin Airways, whereas we manage our own company as well.

The other thing is that on the point of integrating the service some more, we would end up operating too far away from the bases out of which the company has to operate. We do make our connecting arrangements anyway. For perishables coming in, we make sure the flights connect—things like that. We would be very happy to take over the management contract of Creebec Air!

Mr. Ellis: All right. Really, there are only one or two more questions I want to ask. I wonder—is it fair to make a brief statement? Mr. Taylor questioned you about your statement that someone might come in and take off the cream of the travel pool in the summertime. Is it fair to say that not all your travelling population is Inuit, that in the summertime a great deal more would not be Inuit and would not have the interest in being faithful to Air Inuit; they would take the cheapest possible service, and that is the group you would be concerned about losing in the summertime?

Mr. Gordon: Definitely our high passenger days are in the later part of the summer and in the fall when the tourist season and construction season is on. Yes, it is very true that these would not be very faithful; that is for sure.

Mr. Ellis: That is right, yes.

[Translation]

M. Ellis: Oui, je comprends.

M. Gordon: Le territoire qu'on est en train de vous montrer est celui que dessert Air Creebec. Neil, pourriez-vous nous montrer maintenant les collectivités desservies par Air Inuit?

Le président: Y a-t-il des chevauchements?

M. Ellis: C'est justement où je veux en venir.

M. Gordon: Oh non, nous assurons des correspondances avec Air Creebec à la rivière Great Whale et à LG 2.

M. Ellis: Air Creebec travaille maintenant avec des 748, et vous prévoyez avoir de ces avions, vous aussi. Pensez-vous qu'il soit possible d'offrir des services conjoints? Voilà où je veux en venir.

M. Gordon: Nous avons plus ou moins une entente tacite suivant laquelle nous n'empiétons pas sur le territoire de l'autre. Nous assurons des correspondances. À l'heure actuelle, nous avons un 748 et nous avons versé un acompte sur un autre.

Nous ne pouvons pas utiliser ce genre d'avion à cause de nos pistes d'atterrissage. On est en train d'en aménager de nouvelles; et nous espérons pouvoir assurer nos services à l'avenir au moyen de 748.

M. Ellis: Je comprends. Comme la structure de Air Creebec n'est pas tellement différente de la vôtre—il y a certaines similitudes—je me demandais s'il ne serait pas possible de réduire les coûts. Par exemple, le 748 est un avion assez répandu dans le Nord, et je me demandais si vous aviez songé à un service commun d'entretien.

M. Gordon: Il faut comprendre aussi que Air Creebec ne fonctionne pas tout à fait comme notre compagnie. Air Creebec a un contrat de gestion avec *Austin Airways*, alors que nous, nous gérons notre propre compagnie.

De plus, si les services étaient intégrés davantage, nous nous retrouverions trop loin de notre zone d'opération. Nous assurons quand même un service de correspondance. Pour les biens périssables, notamment, nous veillons à assurer les correspondances. Nous aimerions beaucoup obtenir le contrat de gestion de Creebec Air!

M. Ellis: Ça va. Il ne me reste qu'une ou deux autres questions à poser. Je ne sais pas s'il me serait permis de faire une brève déclaration? M. Taylor vous a interrogé au sujet de votre crainte que quelqu'un vous vole la crème du marché du transport de voyageurs durant l'été. Est-il juste que les voyageurs ne sont pas tous Inuit, que durant l'été il y a beaucoup plus de voyageurs qui ne sont pas Inuit et qui n'ont pas de raison d'être fidèles à Air Inuit; ces voyageurs cherchent uniquement le service le plus économique, et c'est ce marché que vous craignez perdre à l'été?

M. Gordon: Bien sûr que le trafic de voyageurs est plus important vers la fin de l'été et au début de l'automne durant la saison du tourisme et de la construction. Oui, c'est vrai que ces gens là ne seraient pas très fidèles à notre service; c'est bien sûr.

M. Ellis: C'est vrai, oui.

[Texte]

I was pleased to hear your comments with regard to subsidies. Would you think, however, that perhaps some front-end loading that would allow you to buy more and better equipment, such as Norontair is using right now, up front . . . ? Then all the other factors you mentioned, the lower gas taxes and that sort of thing, could be passed on to the customers a lot easier.

• 0925

Mr. Gordon: One of the things about operating in the north is our very high overhead costs. Just to give you an example, the hangar facilities that we built in Kuujuaq cost us two and a half times what the building would have cost in the south.

Mr. Ellis: This is right.

Mr. Gordon: To heat the place is very expensive. Every time you open up those doors in the winter, all your heat is gone and you have to bring the temperature back up about 100 degrees, from 40 below to a working environment. You lose a great deal.

If you are going to put subsidies in the north, you have to attack those ones. The high cost of living in the north is the one that has to be hit first. A lot of people blame transport as being the place where you could make those subsidies. But transport prices would go down if you could better subsidize fuel, heating costs and such things in the north. It costs us a lot more money to heat these buildings.

To give you an idea of how much it costs to heat a space such as a hangar, the municipal garages in our communities take up over half the municipal budget just to heat them. This is the kind of operating costs we are up against.

There is also the additional cost of having to bring in and build staff housing or bunkhousing, which is very expensive. Moreover, because the government gives such good perks and benefits to employees, the private industry has to try to compete in order to get employees up there. The way in which the government subsidies are geared gives better subsidies to people who are getting high salaries than to the local people who have marginal wages or who are living on welfare.

Mr. Ellis: I appreciate what you are saying and I appreciate the fullness of your answers, Mr. Gordon. But I wonder if you understand what I am saying when I ask you about the possibility of front-end loading in subsidies.

Mr. Gordon: Such a subsidy would definitely have helped us a lot when we were initially making the capital outlay to get the company in place.

Mr. Ellis: Do you think it is . . .

Mr. Gordon: A Twin Otter costs the same anywhere in the world, basically, but a hangar or a bunkhouse cost two and three times more in the north.

Mr. Ellis: This is right.

Mr. Gordon: This is where the subsidy should go, not on the aircraft. We can purchase an aircraft in South America or in Africa, and it will cost the same, because the market has already established what those airplanes are going to cost. If

[Traduction]

J'ai été ravi d'entendre vos commentaires au sujet des subventions. Ne pensez-vous pas, cependant, qu'avec une aide financière directe vous permettant d'acheter davantage d'équipement et du meilleur, comme Norontair . . . ! À ce moment là, les autres facteurs que vous avez mentionnés, notamment la taxe d'essence moins élevée, pourraient être beaucoup plus facilement passés aux consommateurs.

M. Gordon: Les frais généraux dans le Grand Nord sont extrêmement élevés. Ainsi le hangar que nous avons fait construire à Kuujuaq nous a coûté deux fois et demi plus cher que ce qu'il nous aurait coûté dans le Sud.

M. Ellis: C'est exact.

M. Gordon: Le chauffage aussi est très coûteux. Chaque fois qu'on ouvre les portes en hiver, le froid s'engouffre, et on est obligé de faire monter la température de 100 degrés, c'est-à-dire de 40 sous zéro à une température ambiante normale. Donc on a de gros frais.

Lorsqu'il est question de subvention pour le Grand Nord, il faut tenir compte avant tout du coût de la vie très élevé dans cette région. Il y a des gens qui disent que c'est le transport qui devrait être subventionné. Mais si on subventionnait le prix du carburant de chauffage etc., les coûts de transport baisseraient. Le chauffage des bâtiments est extrêmement coûteux dans la région.

Ainsi les frais de chauffage des garages municipaux représente plus de la moitié de notre budget global.

Il faut en outre faire venir à grands frais les matériaux pour la construction de logements destinés au personnel. Par ailleurs comme le gouvernement accorde toutes sortes d'avantages aux fonctionnaires, le secteur privé doit en faire autant pour pouvoir embaucher du personnel. Les principaux bénéficiaires des subventions du gouvernement sont les personnes qui gagnent le plus, et non la population locale, qui doit se contenter de très maigres salaires ou d'assistance sociale.

M. Ellis: Je vous remercie de m'avoir donné une réponse aussi détaillée. Est-ce que vous comprenez ce que j'entends au juste par subvention de lancement?

M. Gordon: Ce genre de subvention nous aurait été très certainement utile au moment où nous faisons de gros investissements pour permettre à notre entreprise de démarrer.

M. Ellis: Pensez-vous que . . .

M. Gordon: Un appareil Twin Otter coûte la même chose, où qu'on l'achète; mais un hangar ou un abri coûte deux fois et demi plus cher à construire dans le Nord qu'ailleurs.

M. Ellis: C'est exact.

M. Gordon: C'est donc la construction qui devrait être subventionnée et non l'achat des avions. Que nous achetions nos avions en Amérique du Sud ou en Afrique nous paierons la même chose. Pour que ces subventions soient efficaces, c'est

[Text]

the subsidies are going to be effective, you have to hit not aircraft but the ground facilities, which are very expensive.

Mr. Ellis: Yes, I appreciate all this. I guess I will leave it there, Mr. Chairman. I cannot seem to get to what I am really asking.

The Chairman: Try one more time.

Mr. Ellis: You made the point, which has been made to us many times before, about the cost of heating, and I fully understand it. Perhaps we will have a chance to chat in a little while and I will tell you why.

What I am really asking about is the equipment you use. You made the point about buying a 748 in Africa or South America or wherever. You are saying that you would buy a used 748, because this is what is commonly done by carriers in the north. But if you had a decent front-end loading, why would you not buy a new 748, or one of the DASH-7s or DASH-8s, which we are going to hear about in the next hour or so?

Mr. Gordon: Yes, it would be very nice to be able to get a DASH-8 or something like this. But the initial purchase price is so expensive that we have to take a very big loan. The interest rates on the loans and all the related costs would put an extra burden on our customers, if we went in for state-of-the-art technology, as it were.

Mr. Ellis: I think I am just going to say this, Mr. Gordon. I have been trying for some time to get my colleagues up there into the Arctic. You watch; we will get a real bad day and we will get them up there. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

I would like to ask a couple of questions.

You told about your capital outlay. What type of equipment do you use now, and how many? I mean, what do you have just very quickly in a thumb-nail sketch?

Mr. Simon: It fluctuates from season to season. On average, we operate eight Twin Otters and, within the past year, we have operated the HS-748. In the wintertime, if the ice freezes properly, we are able to construct ice runways in certain communities. This will then relieve the burden of the Twin Otters. If we were operating solely Twins, we would have to have 10 or 12.

• 0930

The Chairman: What is the manpower/womanpower involved with Air Inuit—your employees?

Mr. Simon: Total employees?

The Chairman: Yes.

Mr. Simon: Right now, I believe we are approximately 140 employees. Given the area we operate in, and are not based in the south, we sort of have to maintain double-crewing. The pilots are in for three weeks and they are off for three weeks, so of course you have to have replacements. We do have in

[Translation]

non le coût de l'avion qui doit être subventionné, mais les installations au sol qui sont très coûteuses.

M. Ellis: Je comprends parfaitement. Je n'insiste plus, car je n'arrive pas à obtenir ce que je voulais savoir.

Le président: Essayez encore une fois.

M. Ellis: On nous a déjà souvent expliqué que le coût du chauffage dans le Grand Nord est très élevé, et je le comprends parfaitement. Nous pourrions d'ailleurs en discuter ensemble plus à loisir.

Moi, ce qui m'intéresse, c'est l'équipement que vous devez acheter. Vous nous avez expliqué que vous êtes prêt à acheter un 748 d'occasion en Afrique ou en Amérique du Sud, car c'est ce que les compagnies d'aviation font généralement dans le Grand Nord. Si vous pouviez obtenir une subvention de lancement, est-ce que vous n'opteriez pas pour un 748 un DASH-7s ou 8s?

M. Gordon: Ce serait formidable de pouvoir s'offrir un DASH-8. Mais ces appareils sont tellement coûteux que nous serions obligés de nous endetter pour les acheter. Nous serions obligés de répercuter sur nos prix de vente les intérêts sur les montants empruntés.

M. Ellis: Cela fait quelque temps que j'essaie de convaincre mes collègues de se rendre dans l'arctique. Vous allez voir, on finira bien par venir un jour où il fait vraiment mauvais.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Je voudrais, moi aussi, poser deux questions si vous me le permettez.

Vous avez évoqué vos dépenses d'investissement. Quelle sorte d'appareils avez-vous, et combien? Donnez-moi le chiffre qui vous vient à l'esprit.

M. Simon: Cela varie d'une saison à l'autre. Généralement nous avons 8 Twin Otters et depuis un ans nous avons un HS-748. En hiver lorsqu'il gèle fort, il y a moyen de construire des pistes sur la glace dans certaines agglomérations, ce qui fait qu'on aurait moins besoin de *Twin Otters*. Si on n'utilisait que ces appareils-là, il nous en faudrait 10 à 12.

Le président: Combien d'employés avez-vous à Air Inuit?

M. Simon: Vous voulez connaître le nombre total d'employés?

Le président: Oui.

M. Simon: En ce moment nous en avons 140. Étant donné l'étendue du territoire, nous sommes obligés d'avoir des équipes doubles. En effet, les pilotes travaillent trois semaines, après quoi ils ont droit à trois semaines de congé et doivent, bien entendu, être remplacés. Dans les diverses aggloméra-

[Texte]

every community, of course, local agents, Inuit employees, who are manning the stations.

The Chairman: I thank you for that. On page 11, paragraph 24, you talk about the company's business. This has come up in a general way, and Mr. Suluk has mentioned it, but I would like to get your view on it. You mention that the majority of the passengers are flying on public or private business. I guess my question really is: Of the public or private business, how much of that is government business, whether they are flying as a member of a council or a municipality or a federal situation, compared to true private business? Perhaps you cover it by saying only 14% are for the purpose of visiting relatives and friends. Is that how I define that or interpret that?

Mr. Gordon: That 14% could be broken down a bit more because a lot of that is related to government-type meetings or governmental services where people are going back and forth to meetings and things like that, or people are travelling through the communities in relation to jobs they have. But there is very little private business. We have over 60% unemployment in our communities, and most of the jobs we do have in our communities are with government services, municipal services—that scale of jobs that is available.

There is very little private business set up in our communities. The costs are so prohibitive that it is almost impossible for an entrepreneur to get off the ground in developing a business up north because the . . .

Mr. Suluk: [Inaudible—Editor] not businessmen . . .

The Chairman: Do you have a supplementary, Mr. Gray?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Yes, Mr. Chairman.

I might have missed the answer because I arrived late, and I apologize. If the air fares with Air Inuit were to go down, and I think this would apply to Mr. Suluk's riding also, if the government intervened to put the air fares down, and if the bulk of the passenger traffic is being already paid—the airline tickets are being paid by the government—in actual fact you people would make less money than what you are making now. Is that a correct assumption?

Mr. Gordon: Obviously if we are being paid less, we would make less money, yes.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I am talking about civil servants travelling with their tickets paid and what not.

Mr. Gordon: The civil servants we are talking about here are not the ones coming out of Ottawa. We do not get too many of those nowadays. What I am talking about are the ones who are working for the health board, the school board, the teachers, the people working in regional government. These are the types of people who are travelling around, and some Quebec government civil servants. But most of the travel is Inuit travelling between communities in the course of their work. What we are saying is that a lot of these are governmental-

[Traduction]

tions, ce sont les employés inuit engagés sur place qui sont chargés de l'entretien des stations.

Le président: Merci. À la page 11, paragraphe 24, il est question du fonctionnement de la société. M. Suluk en a également parlé, mais je voudrais avoir votre avis à ce sujet. Vous disiez que la majorité des passagers voyageaient pour leur propre compte ou pour le compte de leur entreprise. Je voudrais savoir combien, de ce nombre, volent pour le compte du gouvernement, qu'ils fassent partie d'un conseil de bande, d'une municipalité, ou qu'ils aient un emploi fédéral, plutôt que vraiment en tant que particuliers. Vous disiez d'ailleurs que 14 p. 100 des voyageurs se déplacent pour aller voir des amis ou un membre de leur famille. Est-ce bien ce nombre de passagers qui voyagent effectivement pour leurs besoins personnels?

M. Gordon: Même sur ces 14 p. 100, bon nombre voyagent pour se rendre à des réunions organisées par le gouvernement ou encore pour leur travail. Très peu de voyageurs prennent l'avion strictement pour leurs besoins propres. Le chômage dépasse 60 p. 100 dans nos agglomérations, et la plupart des emplois sont offerts soit par le gouvernement soit par les services municipaux.

Il y a très peu d'entreprises privées chez nous. Les coûts dans le grand Nord sont tellement élevés qu'il est pratiquement impossible pour un homme de lancer une entreprise.

M. Suluk: [Inaudible—Éditeur].

Le président: Vous voulez poser une question supplémentaire, monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Oui, monsieur le président.

J'ai sans doute raté la réponse à ma question, car je suis arrivé en retard, et je m'en excuse. Si le prix des billets d'Air Inuit pouvait baisser grâce à une intervention du gouvernement, et puisque de toute façon la grande majorité des billets d'avion sont payés par le gouvernement, vous gagneriez moins que ce que vous gagnez maintenant, n'est-ce pas?

M. Gordon: Il est évident que si on nous payait moins pour les billets d'avion, nous gagnerions moins.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je pense aux fonctionnaires dont les billets d'avion sont payés par le gouvernement.

M. Gordon: Moi, je ne parle pas des fonctionnaires qui viennent d'Ottawa et qui ne sont d'ailleurs pas nombreux à venir chez nous. Il s'agit plutôt des fonctionnaires relevant du gouvernement régional, et qui travaillent pour la Commission de la santé, les commissions scolaires ou en tant qu'enseignants. C'est eux qui constituent la majorité de nos passagers ainsi qu'un certain nombre de fonctionnaires du gouvernement du Québec. La plupart de nos passagers sont donc des Inuit qui

[Text]

type services that these people are travelling on. There are very few federal civil servants in our territory.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The point I was trying to make, whether it be a school teacher travelling or a civil servant from Ottawa or Quebec City, if the ticket is already being paid by a provincial, territorial, or federal government, if the air fares go down, it means the people buying these tickets will be paying less, which means it really will not benefit the local Inuit people who want to travel, because you are going to lose more money.

Mr. Gordon: That is right.

The Chairman: Basically what you have said is that in terms of true individual private travel within your Air Inuit territory, that is really a small percentage of the Air Inuit travel. Would it be 10% because of the high cost?

• 0935

Mr. Gordon: At best.

The Chairman: At best. Fine.

Mr. Gordon, I want to thank you and your group and delegation, as other members, for coming today. It has been a real education and I really appreciate your coming. Mr. Suluk has been carrying the torch in the hearings across the country, and yet your physical presence here today helps really to put flesh and bone to many of the points he has raised with witnesses across the country. So your brief will be part of the record; the oral examination of course is part of the record. We will be writing the report so I had better not tip our hands, but there is no doubt that the north as far as, I think, the committee members are concerned is truly a very unique situation which is very much part of Canada. How we can address that in terms of prose in a report is the challenge we have to try and meet. So I want to thank you very much again for coming.

Mr. Gordon: I would like to make just one more point, if I may. When the government talks about the north they seem to have a fixation on this imaginary line that kept explorers from getting lost. The north does dip further south than the 60th parallel. The conditions are . . .

The Chairman: Well, the Air Transport Committee report— are you not sort of . . .

Mr. Gordon: Yes. It dips down to the 50th parallel when it gets to basically this side of the Hudson Bay coast.

The Chairman: Yes.

Mr. Gordon: We appreciate very much the opportunity that was given to us here, and we will definitely be making our views known through our Member of Parliament. I am sure you know who our member is.

The Chairman: Yes.

Mr. Gordon: We will be making our views known through his good offices as well.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gordon, and all your group, for coming. Hopefully, whether it is in the winter or the summer, there will be a committee or a subcommittee of

[Translation]

se déplacent pour leur travail. Mais parmi nos passagers, nous avons fort peu de fonctionnaires fédéraux.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dès lors que les billets d'avion de ces personnes sont payés par les gouvernements fédéral, territorial ou provincial, si le prix de ces billets baisse, vous toucherez moins pour les billets, si bien que les Inuit qui veulent se déplacer n'ont rien à y gagner, et vous allez perdre davantage d'argent.

M. Gordon: C'est exact.

Le président: En fait, parmi les passagers d'Air Inuit, un très petit nombre voyageant effectivement à titre privé. Pensez-vous qu'ils représentent 10 p. 100 de l'ensemble?

M. Gordon: Au maximum.

Le président: D'accord.

Je voudrais vous remercier, monsieur Gordon ainsi que les membres de votre délégation, d'être venus déposer devant le Comité. Votre comparaison nous a beaucoup appris, et nous vous sommes très reconnaissants. La présence de M. Suluk parmi nous nous a permis de nous faire une idée plus concrète de ce qu'il a essayé d'expliquer à différents témoins à travers le pays. Votre mémoire fera partie du compte rendu du Comité ainsi que les réponses et les questions. Je ne peux pas vous dire d'ores et déjà ce qui figurera dans le rapport, mais je puis vous assurer que les membres du Comité se rendent parfaitement compte de la situation très particulière du Grand Nord canadien. Il s'agira maintenant pour nous de traduire ces sentiments dans notre rapport. Encore une fois, permettez-moi de vous remercier.

M. Gordon: Je voudrais encore ajouter un mot. Lorsque le gouvernement parle du Nord, il évoque toujours cette ligne imaginaire qui empêchait les explorateurs de se perdre. Or, le Nord va bien au sud du 60^e parallèle.

Le président: Qu'est-ce que vous voulez dire?

M. Gordon: Le Nord atteint le 50^e parallèle jusqu'à la côte de la Baie d'Hudson.

Le président: Oui.

M. Gordon: Nous vous remercions de nous avoir invités à comparaître devant vous et nous ne manquerons pas de faire connaître notre point de vue par l'entremise de notre député, que vous connaissez tous.

Le président: Parfait.

M. Gordon: Nous aurons donc recours à ses bons offices.

Le président: Messieurs, je vous remercie d'être venus. J'espère que tôt ou tard, des membres du Comité ou du Sous-comité vous rendront la politesse et se rendront chez vous sur

[*Texte*]

members that will physically reverse and reciprocate the visit and see things as they are regardless of what we do with our report. Thanks very much.

Mr. Gordon: Thank you.

The Chairman: We will call the next witness, which is City Express. Appearing for City Express is Mr. Victor Pappalardo, President.

We appreciate, Mr. Pappalardo, that we have a very short brief of yours. You came in after we had started hearing and did not hear the historic remarks of the chairman that Friday at 8.30 a.m. it is a little unusual for members to sit, especially when they have been sitting all week. But we had some very interesting witnesses and you certainly are one of them.

Ordinarily, if your brief was really very, very long, I would certainly ask for an overview, but really your brief is an overview. So if you want to read it or give us the highlights of it then that will help the committee members. I am trying to wind up this committee at 10 a.m. because some of us want to get back and do some work in our offices before the House goes in at 11. I am just giving that as a guideline, and the reason I am giving it as a guideline is because, Mr. Angus, when you read the brief which is before you the opinion of City Express on *Freedom to Move* is very, very clear.

Mr. Angus: [*Inaudible—Editor*]

The Chairman: I am trying to educate members. Why beat around the bush whether evidence is clear one way or the other? When you get a very clear brief there is not really much sense to . . .

Mr. Angus: It depends on the colour of your glasses when you look at it.

The Chairman: Whether you agree with briefs or disagree with briefs, they all go into the hopper and are all going to be assessed. The only reason for questions, really, is to amplify or to explain a brief.

Mr. Pappalardo, welcome here and take it away. You are on.

Mr. Victor Pappalardo (President, City Express): Thank you very much.

The Chairman: This is a control tower and you are on the apron and you are ready to . . .

Mr. Pappalardo: I am on the final approach.

The Chairman: You are on the final approach. Okay.

Mr. Pappalardo: First, I wish to thank the committee for having us here in a sort of sneaking-in-under-the-wire type of situation.

The Chairman: That is right. Before the fog hits.

Mr. Pappalardo: If City Express was not here today then I think there would not be any justice done to what the government has been trying to do, including the previous government. It is very important that we are here, because City Express,

[*Traduction*]

place pour constater de leurs yeux ce que vous nous avez dit, et ce, indépendamment des conclusions de notre rapport. Encore une fois, merci.

M. Gordon: C'est moi qui vous remercie.

Le président: Notre témoin suivant est City Express, qui est représenté par son président, M. Victor Pappalardo.

Monsieur Pappalardo, vous nous avez fait parvenir le texte de votre mémoire, qui n'est pas trop long. Comme vous êtes arrivé après le début de l'audience, vous n'avez pas pu m'entendre dire que ce n'est pas dans nos habitudes de siéger un vendredi à 8 h 30, surtout lorsque nous avons déjà siégé toute la semaine. Mais cela nous a permis d'entendre des témoins fort intéressants, dont vous-même.

Si votre mémoire avait été fort long, je vous aurais demandé de le résumer, mais comme il est court, vous pouvez soit nous le lire, soit le résumer encore, si vous le préférez. Je voudrais, si possible, que nous ayons terminé pour 10 h, ce qui nous laisserait une heure pour régler diverses questions dans nos bureaux avant de devoir nous rendre à la Chambre à 11 h. Votre point de vue relativement au document «Allez sans entraves» a été on ne peut plus clairement exprimé dans votre mémoire.

M. Angus: Inaudible.

Le président: Lorsque le point de vue d'un témoin est exprimé sans ambiguïté, pourquoi tourner autour du pot?

M. Angus: Tout dépend de votre optique.

Le président: Quoi que nous pensions des mémoires qui nous sont soumis, ils vont tous être examinés. Les députés posent des questions aux témoins uniquement pour obtenir plus de détails au sujet d'un mémoire.

Monsieur Pappalardo, vous avez la parole.

M. Victor Pappalardo (président, City Express): Merci beaucoup.

Le président: Vous êtes à la tour de contrôle et vous êtes prêt à . . .

M. Pappalardo: Je prépare les manoeuvres d'atterrissage.

Le président: Parfait.

M. Pappalardo: Je tiens d'abord à remercier le Comité de nous avoir fait venir en dernière minute.

Le président: Avant que nous nous soyons noyés dans le brouillard.

M. Pappalardo: Si City Express n'avait pas comparu aujourd'hui, il aurait été impossible de rendre justice au gouvernement ainsi d'ailleurs qu'au précédent gouvernement. Il ne faut pas oublier en effet que *City Express* est le fruit par excellence de la déréglementation dans cette région du pays.

[Text]

per se, is the baby of deregulation in this country; at least in this part of Canada.

• 0940

I would briefly like to go through what we have presented to you. I know you have received it this morning. But if you will listen, you will get the gist, and then we will keep on going.

Freedom to Move—A Framework for Transportation Reform: City Express agrees with the principles and directions, in particular principle 3, where inflexible, restrictive regulation is an obstacle to growth, innovation, and competitiveness; and in addition, with principle 1, that less regulation, leading to less government interference, will encourage innovation and enterprise. City Express also agrees with the proposals for change as they relate to air transportation, especially the removal of the ongoing regulation of domestic tariffs and the CTC regulations on aircraft ownership and financial requirements.

In summary, we agree with and support the approach taken by the Minister, the Honourable Don Mazankowski, towards reform of our transportation system. We also appreciate very much having this opportunity to present our views on *Freedom to Move* to your committee. We hope your hearings, deliberations, and conclusions will lead to the introduction of legislation which will implement the Canadian version of deregulation in air transportation.

As a background situation, I think it is significant that I go through these points, because it shows what can be done with co-operation and with the *Freedom to Move* spirit of activity.

To give the members of the committee some idea of the impact changes in the regulatory system have on small airlines, the City Express story and experience might be very helpful. In November 1983, having been denied by the CTC approval to purchase Ontario World Airways, and denied authority to establish a small charter airline in Montreal, I began purchase discussions with the owners of Air Atonabee Limited, a small commuter airline in Peterborough, Ontario with approximately 50 employees, operating five Saunders 19-seater aircraft, which carried an average of 2000 passengers a month. At the same time discussions began with de Havilland Aircraft of Canada for purchase and delivery of de Havilland DASH-8 37-passenger aircraft.

In March 1984 agreement was reached to purchase Air Atonabee and application was made to the CTC for approval. In June 1984, prior to having control of the company... one de Havilland DASH-7 48-passenger aircraft was purchased in anticipation of CTC approval and relaxation of CTC rules on upgrading of aircraft. Because of the CTC refusal to act on new policy, licence restrictions were removed; and removed only by Order in Council.

In July 1984, following the CTC approval of purchase, I effectively took control of Air Atonabee Ltd., injected the

[Translation]

Je voudrais si vous le permettez faire un rapide résumé du mémoire qui vous a été remis.

City Express approuve entièrement le contenu du document «Aller sans entraves», et plus particulièrement le principe n° 3, car une réglementation rigide et restrictive constitue un obstacle à la croissance à l'innovation et à la concurrence. Nous approuvons également entièrement le principe n° 1, selon lequel moins il y a de réglementation et d'ingérence du gouvernement, plus on encouragera l'esprit d'innovation et d'entreprise. City Express appuie pleinement les changements proposés dans le domaine du transport aérien et plus particulièrement la suppression de l'actuelle réglementation des tarifs intérieurs ainsi que la réglementation exercée par la CCT en ce qui concerne la propriété des appareils et les conditions financières.

Donc nous sommes pleinement d'accord avec M. Mazankowski en ce qui concerne la réforme des transports. Nous apprécions beaucoup cette possibilité qui nous est offerte d'exposer notre point de vue concernant le document «Aller sans entraves». Nous espérons qu'à l'issue de ces audiences, une loi sera adoptée mettant en oeuvre la version canadienne de la déréglementation du transport aérien.

Je pense qu'il n'est pas inutile que je revienne sur quelques points pour souligner ce qui peut être réalisé grâce à la coopération et à l'esprit d'entreprise suscités par les principes contenus dans le document «Aller sans entraves».

L'histoire de City Express devrait d'ailleurs vous permettre de mieux comprendre l'effet de la déréglementation pour des petites compagnies aériennes comme la nôtre. Lorsque en novembre 1983 la CCT nous a refusé l'autorisation de racheter Ontario World Airways ainsi que de créer une petite compagnie aérienne de vols nolisés à Montréal, j'ai commencé à discuter avec les propriétaires d'Air Atonabee Limited en vue du rachat de cette compagnie, une petite compagnie aérienne locale de Peterborough en Ontario avec un effectif d'une cinquantaine d'employés et possédant cinq appareils Saunders de 19 places chacun, qui transportaient quelque 2,000 voyageurs par mois. En même temps nous avons entrepris des négociations avec de Havilland Aircraft en vue de l'achat d'appareils DASH-8 prévus pour 37 passagers.

En mars 1984, un accord a été conclu en vue du rachat de Air Atonabee et on a demandé à la CCT de valider cet accord. En juin 1984 et en attendant l'accord de la CCT nous avons acheté un appareil de Havilland DASH-7 prévu pour 48 passagers, comptant que la CCT autoriserait l'achat d'un appareil de catégorie supérieure. Mais la CCT ayant refusé d'entériner ces décisions, il a fallu agir par voie de décret en conseil.

En juillet 1984 lorsque la CCT eut approuvé le rachat de Air Atonabee, j'ai effectué un certain apport de capitaux et j'ai

[Texte]

equity capital, and hired and trained personnel—and I might add, with no government assistance.

In September 1984 City Express introduced a high-frequency, low-cost STOL service using one DASH-7 aircraft, supported by Saunders ST-27s, on the Ottawa and Toronto Island route. Another new feature was the City Express courtesy shuttle bus in Ottawa and Toronto, with downtown ticket offices and check-in counters. It had never really been done before, and we had to get approval through CTC as a concept.

In March 1985, since the DASH-8s were still not available, and because of traffic growth, City Express leased a second DASH-7 from de Havilland and placed it in the Ottawa-Toronto service. A very interesting point to note is that surveys showed that 35% of the passengers would otherwise have used automobiles, buses, or trains. From September 1984 to August 1985, 120,000 passengers had used City Express, compared with 24,000 passengers on the average for any given year of Air Atonabee Ltd.

By September 1985 City Express replaced Nordair on the Hamilton-Ottawa-Montreal route with a Gulfstream G-I aircraft leased from our former colleagues here, Air Inuit. In September 1985 two new DASH-8s were purchased, delivered, and placed immediately into a new service between Dorval and Toronto Island with high frequency, lower fares, shuttle buses, and downtown locations for transportation.

• 0945

These aircraft purchases were financed by a Canadian financial institution and supported by the DREE Loan Insurance Program in co-operation with the Minister, Sinclair Stevens.

In October 1985, a new City Express service was introduced, using Saunders aircraft, between Hamilton and Pittsburgh.

Gentlemen, traffic continues to grow on all of our routes, but some are slower than others. Our employee group has increased to approximately 220 employees from an original 54, at Toronto Island, downtown Toronto, Peterborough, Hamilton, Ottawa and Montreal. And so the story goes.

The future: Basically, what we are saying is we look forward to the continued growth of passenger traffic in 1986. We expect delivery in January 1986 of two additional DASH-8s, which will be placed into service on existing routes.

We are also planning the purchase and delivery in the second half of 1986 of four more DASH-8s, which could be introduced on services to new points in Ontario and Quebec, as well as on transborder routes, provided we obtain CTC and other governmental approvals to serve the new points.

One of the items I would like to bring up today is that there are certain clouds on the horizon. It is the degree of consolidation by major airlines, regional carriers and local or commuter airlines. In one sense, those moves are a reaction to deregulation.

[Traduction]

engagé et formé du personnel, et ce sans l'aide du gouvernement.

En septembre 1984, *City Express* a inauguré un service ADAC de haute fréquence et à faible coût utilisant un appareil DASH-7 et des Saunders ST-27 entre Ottawa et l'île de Toronto. *City Express* offre en outre à ses clients une navette tant à Ottawa qu'à Toronto ainsi que la possibilité d'acheter les billets et d'obtenir des cartes d'embarquement au centre de la ville. Comme il s'agissait là d'une première au Canada, nous avons dû obtenir l'autorisation de la CCT.

En mars 1985, comme nous n'avions toujours pas pu prendre livraison des nouveaux DASH-8, et comme le nombre de voyageurs ne cessait d'augmenter, *City Express* a loué un deuxième DASH-7 de *de Havilland* pour assurer la liaison Ottawa-Toronto. Fait très intéressant, d'après une enquête, 35 p. 100 de nos passagers auraient pris la voiture, l'autobus ou le train si nous n'avions pas existé. De septembre 1984 à août 1985, 120,000 personnes ont pris *City Express* contre une moyenne de 24,000 passagers par an pour *Air Atonabee Ltd.*

À partir de septembre 1985, *City Express* a remplacé Nordair sur le trajet Hamilton-Ottawa-Montréal utilisant un appareil Gulfstream G-1 loué à *Air Inuit*. En septembre 1985 nous avons acheté deux nouveaux appareils DASH-8, qui ont été aussitôt mis en service sur le trajet entre Dorval et l'île de Toronto, offrant ainsi des vols fréquents à bas prix ainsi que des navettes et le tout, au départ du centre de la ville.

L'achat de ces appareils a été financé par une institution financière canadienne avec l'appui du Programme d'assurance-prêt du MEER et du ministre, M. Sinclair Stevens.

En octobre 1985, *City Express* a commencé à assurer la liaison entre Hamilton et Pittsburgh à l'aide d'appareils Saunders.

Nous avons de plus en plus de voyageurs sur tous nos trajets, même si sur certains la croissance est plus rapide que sur d'autres. Nos effectifs sur l'Île de Toronto, au centre-ville de Toronto, à Peterborough, Hamilton, Ottawa et Montréal sont passés de 54 à 220 personnes.

Quant à l'avenir, le nombre de voyageurs devrait encore augmenter en 1986. En janvier 1986, nous devons prendre livraison de deux nouveaux appareils DASH-8, qui seront mis en service sur nos parcours.

Au cours de la deuxième moitié de 1986, nous comptons prendre livraison de quatre autres appareils DASH-8, qui seront utilisés sur de nouveaux parcours en Ontario et au Québec, ainsi qu'à destination de certaines villes situées de l'autre côté de la frontière américaine, mais ceci à condition, bien entendu, que nous obtenions les autorisations nécessaires de la part de la CCT et d'autres instances gouvernementales.

Malheureusement des nuages semblent poindre à l'horizon. Il s'agit notamment des fusions opérées par les principales compagnies aériennes, les compagnies régionales et certaines petites compagnies locales. Il s'agit sans doute de réactions

[Text]

tion and, in another sense, they will result in increased competition between Air Canada and CP Air and provide fewer alternatives to the marketplace. The door may be open for City Express to move farther.

What we have objected to is the infusion of equity capital by Air Canada and Pacific Western Airlines in Air Ontario, which will presumably use that capital to re-equip the airline by the purchase of new aircraft. Torontair will probably receive similar assistance from the CP Air-Nordair deal. That leaves City Express or any other small independent airline in the position of competing in its Ontario routes not only with major airlines and the regional carriers but also local carriers which are controlled or supported by the majors and government.

In light of the current events, some of which are moving in advance of the policy-makers and law-makers, we hope that legislation will soon be introduced to enable all air carriers to compete equally and fairly in the marketplace.

In conclusion, City Express submits its strong support of the *Freedom to Move* approach by the Hon. Don Mazankowski. And we thank the chairman and the members of this committee for their consideration, as well as the committee staff for their co-operation.

Gentlemen, I am open for questions.

The Chairman: Mr. Pappalardo, I want to thank you very much for that very short, succinct, but most interesting story which you have related to the committee. You have told us about your own personal experience in developing a system into what is today, with the difficulties that you perhaps had before with regulation, moving into this sort of quasi, reregulated, deregulated environment. There is hope that, with further deregulation, you can move even better.

I am going to throw this open to questions right now, and we will see where we go. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pappalardo, I have two areas I would like to raise. I would like to follow-up a little bit more on your point 8. It is not the first time we have had people make reference to the Air Canada/PWA involvement in Air Ontario. And we have had some other examples as well.

As you experienced, when you made some initial attempts for acquisition of Ontario World Air and then Air Atonabee, you have to go through a regulatory process to get permission to buy something. Do you think that aspect of regulation should be retained, based on your comments about Air Canada and PWA's involvement in Air Ontario?

Mr. Pappalardo: Your question: Should the retention of granting permission still remain in the hands of the CTC?

Mr. Angus: Or some other regulatory body.

Mr. Pappalardo: Because you are dealing with something that is Crown owned in this particular case, or it is a Crown

[Translation]

face à la déréglementation, mais cela aura pour effet d'aviver la concurrence entre Air Canada et CP Air, qui auront ainsi réussi à éliminer un certain nombre de concurrents. Cela pourrait permettre à *City Express* d'aller encore de l'avant.

Par contre, nous nous sommes vivement opposés à l'injection de capitaux de la part d'Air Canada et de *Pacific Western Airlines* dans Air Ontario, ce qui permettra à cette dernière d'acheter des nouveaux appareils. Torontair obtiendra sans doute des capitaux de la société créée par la fusion de CP Air-Nordair. *City Express* et les autres petites compagnies aériennes indépendantes se sont ainsi confrontées à la concurrence non seulement des grosses compagnies aériennes et des compagnies régionales, mais également aux compagnies locales, qui en réalité sont contrôlées par les grosses compagnies et par le gouvernement.

Compte tenu de ces événements, qui semblent d'ailleurs dépasser l'intention des législateurs, nous espérons qu'une loi sera introduite incessamment permettant à toutes les compagnies aériennes de se concurrencer loyalement.

Pour conclure, nous tenons, au nom de *City Express*, de marquer notre plein accord avec l'approche de M. Mazankowski telle qu'elle est exprimée dans le document *Aller sans entrave*. Nous tenons également à remercier le président et les membres du Comité de leur attention, ainsi que le personnel du Comité, de sa coopération.

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Je tiens, moi aussi, monsieur Pappalardo, à vous remercier à mon tour des faits très intéressants que vous venez de nous relater. Vous nous avez notamment donné un aperçu des difficultés que vous avez eu à surmonter pour réaliser vos ambitions, et j'espère que les progrès de la déréglementation vous permettront de faire mieux encore.

Nous allons maintenant vous poser quelques questions. Monsieur Angus, c'est à vous de commencer.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

J'ai deux questions à vous poser, monsieur Pappalardo. Tout d'abord, en ce qui concerne votre point numéro 8. Ce n'est pas la première fois que l'on évoque devant nous l'intervention d'Air Canada/*Pacific Western Airlines* dans Air Ontario, sans parler des autres exemples.

Comme vous avez pu le constater quand vous avez essayé de racheter *Ontario World Air* et Air Atonabee, toute transaction de ce genre est assujettie à une réglementation tatillonne. À votre avis, cette réglementation devrait-elle être maintenue, compte tenu de ce que vous avez dit concernant le rôle joué par Air Canada et *Pacific Western Airlines* dans Air Ontario.

M. Pappalardo: Vous voulez dire est-ce que la CCT devrait continuer à délivrer des autorisations?

M. Angus: La CCT ou une autre instance.

M. Pappalardo: C'est seulement lorsque Air Canada ne sera plus une société de la Couronne et aura été entièrement

[Texte]

corporation owned by the Government of Canada, in the case of Air Canada, I think until the divestiture of Air Canada into private hands—once all that has been cleaned off and everything equalized, then I think buying and selling is a freedom of movement that should be there.

Mr. Angus: But you also point out your belief that Torontair will receive similar assistance from CP Air and Nordair.

• 0950

Mr. Pappalardo: Yes.

Mr. Angus: Now, they are private sector, are they not?

Mr. Pappalardo: That is right.

Mr. Angus: I do not understand how you can separate them out. At this point they are both airlines and . . .

Mr. Pappalardo: I do not disagree with what CP Air, Nordair and Torontair will do. That is competition; that is the *Freedom to Move*. But that is initiated by private funds and by private activity. In the case of Air Canada and Air Ontario, basically you have a situation there where it is Air Canada doing something with our money, our taxpayers' funds, basically coming in to try to compete.

There is nothing wrong with Air Canada's coming out there and competing. I am a firm believer. I think Air Canada is one of the greatest airlines in the world and, quite sincerely, probably one of the best-run operations in the world overall. They have a lot of experience. They will have 50 years of experience next year in the business place. But if we are going to run a *Freedom to Move* type of spirit in this country, I think we should let the market forces determine the direction, and the companies should have the freedom to do what they want to do. But at the same time, as for the money that is invested into Air Canada, I think the government should get its money back by privatization.

Mr. Angus: Well, that is one where we will agree to disagree.

The second area is this. During our hearings we have had reference made to companies like yours, particularly by unions, suggesting that as a result of deregulation in the United States first, while there was a net loss of 40,000 jobs in the transportation industry in the United States, other jobs were displaced. One person lost a job here, but another one gained a job here. The suggestion is that those new jobs were, first, non-union and, second, lower paid, perhaps with different kinds of fringe benefit packages. Could you give the committee an indication as to how your wage and benefit packages compare to Pacific Western or Air Canada or Nordair? Are you roughly at a marketplace standard? Are you paying the same or less or more?

[Traduction]

privatisée, et que toutes les compagnies seront donc en quelque sorte égales au départ, ce seulement alors que ces transactions ne devraient plus être assujetties à aucune réglementation.

M. Angus: Vous avez fait remarquer que Torontair bénéficiera d'un apport de capitaux de la part de CP Air et de Nordair.

M. Pappalardo: Oui.

M. Angus: Elles appartiennent au secteur privé, n'est-ce pas?

M. Pappalardo: En effet.

M. Angus: Je ne comprends pas comment on peut les distinguer. En ce moment, ce sont deux compagnies aériennes et . . .

M. Pappalardo: Je ne m'oppose à ce que CP Air, Nordair et Torontair ont l'intention de faire. Cela s'appelle de la concurrence, et c'est cela *Aller sans entraves*. Mais cela se fait à l'aide de fonds et d'activités privés. Dans le cas d'Air Canada et de Torontair, c'est en fait Air Canada qui se sert de notre argent, de l'argent des contribuables, pour faire la concurrence aux autres compagnies.

Il n'y a rien de mal à ce que Air Canada nous fasse concurrence. Je crois fermement en la libre entreprise. J'estime bien sincèrement qu'Air Canada est une des plus grandes compagnies aériennes du monde, une des mieux organisées de la planète. Elle a énormément d'expérience. L'an prochain, Air Canada fêtera son 50^e anniversaire sur le marché. Mais si nous voulons encourager les entrepreneurs Canadiens à *Aller sans entraves*, je crois que nous devrions laisser les forces du marché déterminer l'orientation et laisser aux compagnies la liberté d'agir comme bon leur semble. En même temps, je crois que le gouvernement pourrait récupérer l'argent qu'il a investi dans Air Canada en privatisant la compagnie.

M. Angus: Eh bien, nous devons nous rendre à l'évidence: nous ne nous entendons pas là-dessus.

Le deuxième point d'intérêt est le suivant. Au cours de nos audiences, nous avons entendu parler de compagnies comme la vôtre, particulièrement par les syndicats, qui soutenaient qu'à la suite de la déréglementation survenue d'abord aux États-Unis, même s'il y a eu une perte nette de 40,000 emplois dans l'industrie américaine du transport, d'autres emplois ont simplement été déplacés: une personne perdait son emploi, mais une autre décrochait un nouvel emploi. D'après les gens qui nous en ont parlé, il semble que les nouveaux étaient non syndiqués et comportaient un traitement inférieur avec des avantages sociaux différents. Comment votre compagnie se compare-t-elle à Pacific Western ou à Air Canada, ou encore à Nordair, pour ce qui est du salaire et des avantages sociaux que vous offrez aux employés? Êtes-vous dans la moyenne du marché? Vos employés touchent-ils un salaire supérieur ou inférieur à la moyenne?

[Text]

Mr. Pappalardo: I think, sir, what you call marketplace standard is something that has grown from 50 years ago to today, if you are setting that as a standard. That is not the standard of modern times and consumer interest in getting lower prices to travel and move about in this country. A company such as ours, which is basically one year in a rebirth situation, cannot afford to go out and pay pilots \$50,000 and \$60,000 a year, as an example, and these are the kinds of figures being given and provided for in companies like Nordair, flying Fokker F-27 aircraft, and they have been at it now for 38 years as a company.

So in the growth and in the movement, you have a problem here. There is a dilemma in our society today and in the industry. The dilemma is that you have Cadillac-run operations and the consumer wants Chevrolet prices, and the two do not match. So there has to be an adjustment somewhere along the line.

I will give you a perfect example. The other day a flight attendant of another airline that I was flying on basically told me that she was very satisfied with her earnings and really thought she was overpaid. I have to tell you that making \$28,000 a year for serving coffee and tea is a very expensive type of situation.

Now, that is part of a growth situation. Probably in five or ten years from now our flight attendants may not be making \$28,000 a year, but they certainly will have increases progressively in their salaries and earnings and wages. But one of the things we have, which is also called innovative, is the profit-sharing and stock option benefits that are available and are becoming available to our employees, and that is a motivating carrot. I think that is vital where people become involved in a company, and when a cleaner does not clean the windows right, he realizes that some of his customers who are flying on that airplane will not be able to see through there. Or if the tray tables are dirty, he would not like to sit down at a dirty tray table on an aircraft, etc. And so the story goes. So you have to develop new techniques and new approaches to accommodate the lower fare structures, and it is basically on an incentive basis. On that basis, we think it pays off and is successful.

• 0955

I myself have been employed by other airlines—by Nordair and Quebecair. I have to tell you that I worked very hard, but I was also given incentive pays and I worked even harder. It paid off for those companies, and it is going to do the same for City Express.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you, Mr. Chairman. The previous group before you, sir, and other witnesses we have had before the committee have stated that with deregulation there is a concern that private enterprises such as yourself and others will go into the north and remote areas and skim off the cream during the peak seasons and then go back home and leave no service to these people in the off season. Would you care to comment on the possibilities of that?

[Translation]

M. Pappalardo: Je pense que ce que vous appelez la moyenne du marché a pris forme au cours des cinquante dernières années. Ce n'est pas une norme établie en fonction des temps modernes et du désir du consommateur de payer moins cher ses déplacements à l'intérieur du pays. Une compagnie comme la nôtre qui n'a vu le jour qu'il y a à peine un an, ne peut se permettre de verser 50,000\$ ou 60,000\$ par année à ses pilotes, par exemple, bien que ce soit le genre de rémunération versée par des compagnies comme Nordair, qui exploite des appareils Fokker F-27, et qui existe depuis maintenant 38 ans.

Donc, en ce qui concerne la croissance et le mouvement, il y a un problème, tant pour la société que pour l'industrie. C'est celui-ci: les compagnies aériennes offrent des services de luxe que les consommateurs veulent avoir à bon marché. Il doit y avoir un juste milieu quelque part.

Laissez-moi vous donner un bon exemple. L'autre jour, une hôtesse travaillant pour une autre compagnie que j'utilisais m'a avoué en quelque sorte qu'elle était très contente de son traitement et qu'elle pensait même qu'il était trop élevé. Je trouve effectivement que 28,000\$ par année pour servir du café et du thé, cela commence à être cher.

Cela fait partie d'une situation en plein essor. Dans cinq ou dix ans, il est possible que nos hôtesses ne fassent pas encore 28,000\$ par année, mais elles auront reçu des augmentations progressives de salaire et de traitement. Mais nous offrons cependant à nos employés un régime de participation aux bénéfices, et une option d'achat, programmes assez novateurs et motivant pour les employés. À mon avis, ce genre de programme est vital pour intéresser les employés à leur compagnie, de sorte que lorsqu'un nettoyeur ne lave pas bien les hublots, il est conscient que les passagers à bord de l'avion ne pourront pas voir à travers. Ou encore, si les plateaux sont sales, il se dirait, que, s'il était passager, il ne serait pas content. Et les exemples sont nombreux. Il faut élaborer de nouvelles techniques et de nouvelles méthodes tenant compte des tarifs réduits, et c'est généralement possible grâce aux mesures d'incitation. À notre avis, c'est un système avantageux qui fonctionne très bien.

J'ai moi-même travaillé pour d'autres compagnies aériennes—Nordair et Québecair. Je dois dire que je travaillais très fort, mais, comme on me versait également un salaire au rendement, je redoublais d'efforts. Ce système était avantageux pour ces compagnies, et il le sera pour City Express.

Le président: Monsieur Gray.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Le groupe qui vous a précédé ainsi que d'autres témoins qui ont comparu devant le Comité ont soutenu qu'avec la déréglementation, on courait le risque que des compagnies privées comme la vôtre se rendent dans le Grand Nord et dans les régions éloignées pour profiter de la clientèle pendant la pleine saison et suppriment le service à ces régions pendant la saison morte. Qu'en pensez-vous?

[Texte]

Mr. Pappalardo: Yes, sir. It is very ironical. I guess it was a Mr. Gordon that was the speaker here, and he was talking about northern Quebec. But if you listened carefully to his statement when the question was asked about going further north, he was talking about the future and applying his company toward going further up in the north to compete and provide lower fares. So we have an irony here. You see, it is like the Nordairs come in and they say categorically the northern area should be kept effectively in a restricted zone where there is no deregulation.

I am a former Nordair vice-president and I can tell you. I grew from loading baggage at Nordair. I can honestly tell you one thing. It is that when Nordair started with DC-3s and C-46s it had aspirations of growing, and it evolved into a marketplace. It happened to be there at a time when there was nobody else there. So the time has come that maybe there is room for other people, but it is true that the market in the north is very limited. On the other hand, there are tremendous supply lines and supply points to the north that can also be served by other carriers. You have movements afoot right now that are going in that direction; out of Toronto there is Austin Airways, and First Air out of Ottawa to the Frobisher direction, etc.

So the answer, from our point of view, is I think Canada is one country. If Canada is going to have an open sky situation it should be for everybody, since everybody is a Canadian and everybody should have equal rights and opportunities. That is my position about the north.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you. I am not sure if I picked it up or not. Your employees, are they unionized?

Mr. Pappalardo: No, sir, not at this time.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The last point, Mr. Chairman, I would like to get the gentleman to comment on . . . On your first page you talk about a Canadian version of deregulation. I wonder if you could give us your thoughts on the difference of a Canadian deregulation versus the American regulation.

Mr. Pappalardo: I guess it is part of the pride of being a Canadian: you want to have something a little distinctive. The real differences, in my mind, may have different approaches in certain areas whereby the government may become involved in certain situations. Again, even in the U.S. there is that—where there are communities that must be served, and the traffic does not provide or cover the necessary costs.

I can think of situations . . . Like, we have gone into a major deal here with the business of the de Havilland DASH-7s or DASH-8s; whether they would be ATR42s from France or the Brazilian machines or whatever, they are very high-cost equipment to have in the marketplace. You have to have high frequency and high utilization and you have to work in dense areas where there is a population mass that is going to have the traffic activity. If we want to put equipment in certain areas up in the north—we have already invested \$500 million in the de Havilland production capability—quite sincerely, I think

[Traduction]

M. Pappalardo: Oui. C'est assez ironique. Je pense que c'était un M. Gordon qui parlait, et il faisait allusion au nord du Québec. Mais il fallait écouter attentivement sa réponse lorsqu'on lui a parlé d'aller plus au nord, car il parlait de l'avenir, disant qu'il espérait que sa compagnie pourrait aller plus au nord pour faire la concurrence aux autres et offrir des tarifs réduits. C'est assez ironique. Vous voyez, ce sont les sociétés comme Nordair qui déclarent sans équivoque que le Nord devrait demeurer zone restreinte sans déréglementation.

Je suis un ancien vice-président de Nordair et je sais de quoi je parle. J'ai commencé comme manutentionnaire de bagages pour Nordair et je peux vous dire une chose. Lorsque Nordair a commencé avec des DC-3 et des C-46, elle avait encore des ambitions de croissance, et elle a fini par se créer un marché. Au bon moment, elle s'est retrouvée toute seule au bon endroit. Il est peut-être temps maintenant de faire place à d'autres compagnies, mais il est vrai que le marché du Nord est très limité. Par contre, il existe d'excellentes lignes d'alimentation, d'excellents points de distribution vers le Nord, qui peuvent aussi être desservis par d'autres transporteurs. Des mouvements ont déjà été lancés dans cette direction; il y a la *Austin Airways* à partir de Toronto, la *First Air* à partir d'Ottawa vers Frobisher, etc.

Pour vous répondre, selon notre perspective, le Canada est un pays. Si le gouvernement veut déréglementer le transport aérien, il faut que ce soit pour tout le monde, car tout le monde est canadien et devrait avoir les mêmes droits et les mêmes possibilités. C'est là ma position sur la question.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci. Vos employés sont-ils syndiqués? Je ne suis pas sûr de vous avoir compris.

M. Pappalardo: Non, pas pour l'instant.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ma dernière question, monsieur le président. À la première page de votre exposé, vous parlez d'une version canadienne de la déréglementation. Quelle est, à votre avis, la différence entre la déréglementation au Canada et la déréglementation aux États-Unis?

M. Pappalardo: Je pense que cela relève de ma fierté de Canadien: je voudrais que nous ayons un système un peu différent. À mon sens, les véritables différences résident dans la possibilité d'interventions de la part du gouvernement dans certaines situations. Cela se passe même aux États-Unis, dans le cas de régions qu'il faut desservir mais dont la clientèle n'est pas suffisante pour couvrir les coûts.

Je pourrais vous donner des exemples . . . Nous avons conclu une entente d'envergure au sujet des DASH-7 ou DASH-8 de la de Havilland; qu'il s'agisse d'ATR42 de France ou d'appareils brésiliens ou autres, c'est un matériel terriblement onéreux à exploiter sur le marché. Il faut pouvoir utiliser ces appareils très fréquemment et à leur pleine capacité, et desservir des régions à grande population pour constituer la clientèle nécessaire. Si nous voulons affecter des appareils à certaines régions du Nord—nous avons déjà investi 500 millions de dollars pour la production d'appareils de la de

[Text]

what we have to do is in certain areas we have to be able to bring on the Canadian product. And it is good product—not because it is Canadian, but it is good product. The de Havilland company has done a fantastic job on Twin Otters; they have done a fantastic job on DASH-7s. I mean, without DASH-7s I would not be here today talking to you. And the DASH-8, we hope, is going to turn out to be the right equipment.

• 1000

This equipment has a place in the Canadian marketplace. There is room for at least 50 to 60 airplanes across this country. Now, some of the operators could not afford to make it and it is on those routes where I think there is a little difference, where the Canadian government should effectively assist the communities at large.

I will give you good examples: places like Blanc-Sablon up on the lower North Shore.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): How about the Magdalen Islands?

Mr. Pappalardo: The Magdalen Islands, the same thing, sir. You get the point. So really, the situation is that this is where you can get a certain shift. And because it is our Canadian communities, it is different. You have a 10:1 market situation. You have 50, 60 hubs in the United States. In Canada you can probably pick out half a dozen. So it is always a 10:1 ratio, and that is the situation. It is different.

The Chairman: Just to follow along on that, where would you give the assistance, to the carrier or to the user? I am glad you did say there were situations, because you are covering the question that I have in my mind. I am all for a marketplace too, where you have a market. You have been able to progress because you have a market, but I am glad that you, in your answer to Mr. Gray, covered the other wide sections of Canada where there is not a market.

Mr. Pappalardo: That is right.

The Chairman: And yet I am awfully glad that you recognize that. So the question is: Where would you give the assistance in these special areas and regulation, to the carrier or to the user?

Mr. Pappalardo: All right. If you give it to . . .

The Chairman: Or in the capital outlay of the infrastructure perhaps?

Mr. Pappalardo: Well, that is the other aspect of it. But you can still get a nice front-end situation and operate a lousy operation and blow it right out of the sky because of inefficiency and depending on that front-end gift, if you want to call it that.

I think the ultimate situation must be the consumer. The consumer is the one who should get the benefit. There is no question about it. Why put the money there if the consumer is not going to get it? Now, the operator needs the funds to be able to operate the equipment, not for a period of one or two years but for the period of the financing of its investment. If it

[Translation]

Havilland—je crois que nous devons trouver un moyen d'offrir un produit canadien à certaines régions éloignées. C'est un bon produit, non pas parce qu'il est canadien, mais parce qu'il est bon. La compagnie de Havilland a fait un excellent travail avec le bimoteur Otter; sans compter le DASH-7. Sans le DASH-7, je ne serais pas ici en train de vous parler. Nous espérons que le DASH-8 sera également ce que nous cherchons.

Ce matériel a sa place sur le marché canadien. Il est possible d'absorber au moins cinquante ou soixante avions à travers le pays. Il arrive que certaines compagnies n'aient pas les moyens de se rendre partout, et c'est sur ces parcours délaissés que le gouvernement canadien devrait aider les collectivités touchées.

Prenons par exemple des endroits comme Blanc-Sablon sur la basse côte nord.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Et les Îles-de-la-Madeleine?

M. Pappalardo: C'est la même chose pour les Îles-de-la-Madeleine. Justement. C'est là où il peut y avoir une différence. Comme ce sont des collectivités canadiennes, la situation n'est pas la même. Le marché américain est dix fois plus grand que le nôtre. Il peut y avoir cinquante ou soixante noyaux aux États-Unis, tandis qu'au Canada, il n'y en a pas plus d'une demi-douzaine. Il y a toujours un rapport de dix contre un entre les deux pays, et c'est cela la différence.

Le président: D'après vous, qui devrait recevoir l'aide, le transporteur ou l'utilisateur? Je suis content que vous ayez mentionné les diverses situations, car vous répondez à la question que je voulais vous poser. Je suis aussi en faveur de la création d'un marché. Vous avez réussi en affaires, car vous aviez un marché, et je suis content que dans votre réponse à M. Gray, vous ayez aussi parlé des grandes régions du Canada où le marché est inexistant.

M. Pappalardo: En effet.

Le président: Je suis particulièrement heureux que vous le reconnaissiez. Ma question est donc celle-ci: À qui accorderiez-vous l'aide relative aux régions spéciales et à la réglementation, au transporteur ou à l'utilisateur?

M. Pappalardo: Bon. Si on l'accorde à . . .

Le président: Serait-ce une question de dépense de capital pour l'infrastructure?

M. Pappalardo: Il y a cela aussi. Mais il peut arriver qu'une bonne acquisition au départ devienne une entreprise mal gérée qui disparaîtra vite de la circulation à cause de l'inefficacité, perdant rapidement sa valeur originale.

Au bout du compte, c'est le consommateur qui doit bénéficier. Il n'y a pas de doute là-dessus. Pourquoi verser des fonds dans une entreprise, si le consommateur n'en profitera pas? Pour sa part, l'entrepreneur doit disposer des fonds nécessaires pour utiliser son matériel, non pas pour un ou deux ans, mais pour toute la période du financement de son investissement.

[Texte]

is a 12-year period that is what it should be. Or if it is a 10-year period that is what it should be. Even if it is leased airplanes it should be for the duration of the lease term, subject to further revisions.

So really what you are looking at, Mr. Chairman, is a situation here where the ultimate situation is that the consumer has to benefit, because the whole purpose of *Freedom to Move* in my mind is that the carriers must remain profitable, must remain safe and provide good service, but the consumer is to benefit. And in the United States, sir, you will find that the consumer has benefited tremendously. And Canada, being so close to the U.S.A., we feel it. We have thousands of people going south of the border picking up airplanes. There is no reason for that.

The Chairman: Thank you, Mr. Pappalardo. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I want to make a comment and then ask a question. I am referring to the statement on page 2, that you were denied authority to establish a small charter airline in Montreal by the CTC in spite of the fact that there was a market.

Mr. Chairman, I just want to say that the same thing has happened hundreds, maybe thousands of times across this country with the highway traffic boards and so on . . .

Mr. Pappalardo: That is right.

Mr. Taylor: —who knew better than the man who wanted to invest his money and told him he could not do it. But by bulldog persistence you went ahead and found ways of doing it and now you have a profitable business and you are giving a service to the country. I think this is an example of what can happen under *Freedom to Move*.

The question I want to pursue a little bit is my interest in your comment that you have a profit-sharing program with your employees. How long does a person have to work for you before he becomes eligible for that profit-sharing?

Mr. Pappalardo: To set the record straight, Mr. Taylor, since the company is only 13 months into a new cycle situation, we have a proposal before the employees at this time into the profit-sharing scheme and into the stock option plan activity. I can tell you that some of the surveys that have come back are indicating an average of about six months before being eligible to participate in any one of these situations.

Mr. Taylor: It is just a proposal, then, at this stage.

Mr. Pappalardo: It is a proposal, but I must say to you that it is my commitment to all our people. It is a firm commitment on my part, and it must be done this way. Otherwise they will have no real incentive to stay.

• 1005

Mr. Taylor: This is fine. Thank you very much.

[Traduction]

S'il s'agit d'un investissement de dix ans ou de douze ans, les fonds devraient lui être accordés pour la même période. Même lorsqu'il s'agit d'appareils loués, il devrait disposer des fonds pour la durée du contrat de location, sous réserve d'autres révisions.

Donc, monsieur le président, au bout du compte, c'est le consommateur qui doit en bénéficier, car le principe de base pour *Aller sans entraves* est que les transporteurs doivent réaliser des profits, offrir un bon service, un service sécuritaire, mais que le consommateur doit en bénéficier. Vous verrez qu'aux États-Unis le consommateur en a bénéficié énormément. Les États-Unis étant nos voisins, les Canadiens s'en rendent compte. Des milliers d'entre eux vont aux États-Unis pour prendre l'avion. C'est insensé.

Le président: Merci, monsieur Pappalardo. Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'aimerais tout d'abord faire une remarque, puis poser ma question. À la page 2 de votre déclaration, vous dites que la CCT vous a refusé l'autorisation d'établir une petite compagnie charter bien que le marché existât.

Monsieur le président, la même chose s'est passée des centaines, sinon des milliers de fois partout au Canada, lorsque les commissions de transport routier et des organismes de ce genre . . .

M. Pappalardo: Exactement.

M. Taylor: . . . qui connaissaient la situation mieux que la personne désireuse d'investir son argent lui en ont refusé l'autorisation. Mais grâce à une ténacité sans bornes, vous avez trouvé moyen de mener votre projet à bien et vous avez maintenant une entreprise profitable qui dessert le pays. C'est un bon exemple de ce qui peut arriver grâce à *Aller sans entraves*.

La question que je voulais vous poser concerne le programme de participation aux bénéfices que vous offrez à vos employés. Combien de temps doit-on travailler chez vous avant d'être admissible à ce programme?

M. Pappalardo: D'abord, monsieur Taylor, quelques précisions. Comme la compagnie vient d'entreprendre un nouveau cycle depuis à peine treize mois, nous venons de proposer à nos employés un programme de participation aux bénéfices et un programme d'option d'achat. D'après les études menées, il faut être au service de la compagnie en moyenne six mois avant d'être admissible à participer à l'un ou l'autre de ces programmes.

M. Taylor: Donc, ce n'est qu'une proposition à l'heure actuelle.

M. Pappalardo: C'est une proposition, mais je me suis engagé envers tous nos employés. C'est un ferme engagement de ma part, et il le faut, car sinon, ils ne seront nullement encouragés à rester.

M. Taylor: Bien. Merci beaucoup.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. Some of the questions I have listed before me have been already answered. Mr. Pappalardo, when you bought the Joe Somers operation and bought a licence to operate between Toronto and Ottawa, you were able to drop the Peterborough part of it. If *Freedom to Move* comes in in its entirety, would it not make the licence, which is really an asset of your company, valueless?

Mr. Pappalardo: First of all, I would like to clarify one point. We have not dropped Peterborough.

Mr. Ellis: Okay. Sorry; I thought you had.

Mr. Pappalardo: Far from it. For practicality and efficiency, we moved our main base of operations to Toronto Island, but we still have hanger facilities and we do operate out of Peterborough.

Mr. Ellis: Fine.

Mr. Pappalardo: Secondly, we had two choices to make. If you note here, we were turned down in Montreal for a charter licence. I was turned down on technicalities on Ontario World Air.

Mr. Ellis: Yes.

Mr. Pappalardo: There was no freedom to do anything. Under the spirit of the previous policy of Mr. Axworthy, the doors became open. The doors are further widened by Mr. Mazankowski's activity in the *Freedom to Move* concept.

We had two alternatives. One was to take the route of going through the CTC and applying for routes. Gentlemen, I must admit to you that I was not going to do it. I needed to get rapid accessibility and rapid action. There was a company called Air Atonabee, which was literally bankrupt. It could not make payroll, and it owed \$200,000 in fuel bills and another \$1.5 million to a bunch of creditors. Right. We had two choices. It was either letting the banks pull the rug, and down it went. Or we could go into something that already had certain licences but needed a bit of polishing, a change of image and restructuring. This was the avenue we took, but we took it with the assurance of the previous government and the co-operation and collaboration of the existing government.

Mr. Ellis: But you have not really answered my question. What you bought was a licence.

Mr. Pappalardo: Yes.

Mr. Ellis: The licence became an asset of City Express.

Mr. Pappalardo: At the time.

Mr. Ellis: At the time. I presume it still is.

Mr. Pappalardo: Yes.

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Taylor. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Plusieurs des questions que je voulais poser l'ont déjà été. Monsieur Pappalardo, lorsque vous avez racheté la société *Joe Somers* et que vous avez demandé un permis d'exploitation pour desservir Toronto et Ottawa, vous avez supprimé l'escale de Peterborough. Si les recommandations du document *Aller sans entraves* sont appliquées dans leur intégralité, ce permis d'exploitation, qui fait partie de votre actif, n'en perdra-t-il pas toute valeur?

M. Pappalardo: J'aimerais tout d'abord préciser que nous n'avons pas renoncé à l'escale de Peterborough.

M. Ellis: Excusez-moi, c'est ce que je croyais.

M. Pappalardo: Bien au contraire. Pour des raisons pratiques, nous avons déménagé notre centre d'exploitation à l'aéroport de l'île de Toronto, mais nous avons toujours des hangars et des services à Peterborough.

M. Ellis: Bien.

M. Pappalardo: Deuxièmement, nous avons le choix entre deux possibilités. Comme vous le savez, on nous a refusé, pour des petits détails techniques, un permis pour exploiter des vols nolisés à Montréal, et c'est *Ontario World Air* qui l'a eu.

M. Ellis: Oui.

M. Pappalardo: On n'avait aucune liberté. C'est alors que M. Axworthy a proposé une nouvelle politique où les portes ont commencé à s'ouvrir. Elles se sont ouvertes en grand avec le document *Aller sans entraves* de M. Mazankowski.

Deux possibilités s'offraient à nous. L'une consistait à s'adresser à la CCT pour demander le permis d'exploiter certaines lignes. Or, messieurs, je dois vous dire que je n'avais pas l'intention de le faire. Il me fallait agir rapidement. Il se trouvait qu'une compagnie aérienne, *Air Atonabee*, était pratiquement en faillite. Elle ne pouvait plus payer ses employés, elle devait 200,000 dollars en factures de carburant et une somme globale de 1,5 million de dollars à toute une brochette de créanciers. De deux choses l'une. Ou nous laissons les banques intervenir et acculer la compagnie à la faillite, ou nous rachetions la compagnie, qui avait déjà un permis d'exploitation, mais qui avait besoin de redorer un peu son blason et de restructurer toutes ses opérations. C'est cette dernière solution que nous avons choisie, compte tenu, bien sûr, des assurances du gouvernement précédent et de la collaboration du gouvernement actuel.

M. Ellis: Vous n'avez pas vraiment répondu à ma question. Vous avez acheté un permis d'exploitation.

M. Pappalardo: Oui.

M. Ellis: Ce permis d'exploitation fait partie de l'actif de *City Express*.

M. Pappalardo: Il en faisait partie.

M. Ellis: Je suppose qu'il en fait toujours partie.

M. Pappalardo: Oui.

[*Texte*]

Mr. Ellis: You are only allowed to write it down and depreciate it at a very slow rate. Is it not possible that if the *Freedom to Move* document opens the door entirely, the asset is valueless?

Mr. Pappalardo: Sir, licences are not depreciable, first of all and, in addition . . .

Mr. Ellis: Yes. This is an argument we can get out of it.

Mr. Pappalardo: Okay.

Mr. Ellis: But does it not become valueless if it opens up?

Mr. Pappalardo: At the time and in the environment we were in, there was a value to a licence. Under a deregulated environment, anybody can go or will be able to go, not to the CTC, but to an FAA type of agency similar to that in the United States. We could request a certificate to operate by stating that we conform and comply to the safety requirements and that we are ready to set up shop.

Mr. Ellis: Willing and able.

Mr. Pappalardo: Okay. Willing and able. Fit, willing and able. As far as I am concerned, I think it is very important. Yes, you are right, but I was not going to wait two years.

Mr. Ellis: But you are not upset about it.

Mr. Pappalardo: Not at all.

Mr. Ellis: This is what I wanted to know.

Mr. Pappalardo: As a matter of fact, sir, it is going to give us a tremendous opportunity to go and get other routes that are there.

Mr. Ellis: I am sure you have been tied up and been very busy this last little while. There have been a couple of very good magazine articles about *City Express*, which spell out the whole story. I presume they are reasonably factual, Mr. Pappalardo.

Mr. Pappalardo: Very much so. I think they are very factual and very objective.

Mr. Ellis: Good. They are very flattering as well.

Mr. Pappalardo: Let me put it this way. We have a good PR operation going.

Mr. Ellis: Yes. Let us move on. In terms of subsidy, the Auditor General has been very critical that some air services are not paying their own way. Would you see the installation by the Department of Transport of an MLS at the island as a subsidy, or as something that is absolutely essential for safety in the air? I appreciate the percentage of on-time history that you have now, but it nonetheless would make it that much better for you.

Mr. Pappalardo: Let me put it this way.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, MLS is not Multiple Listing Service. It is Microwave Landing Systems.

[*Traduction*]

M. Ellis: Vous ne pouvez l'amortir que très lentement. Or, n'est-il pas vrai que, si «*Aller sans entraves*» instaure une concurrence totale, cet élément de votre actif perdra toute valeur?

M. Pappalardo: Tout d'abord, monsieur, les permis d'exploitation ne peuvent pas être amortis, et, deuxièmement . . .

M. Ellis: Nous pourrions en discuter longtemps.

M. Pappalardo: En effet.

M. Ellis: Mais n'est-il pas vrai que ce permis d'exploitation perdrait toute valeur avec la déréglementation totale?

M. Pappalardo: À l'époque où nous sommes arrivés sur le marché, un permis d'exploitation avait une certaine valeur. Avec la déréglementation, n'importe qui pourra s'adresser, non pas à la CCT, mais à un organisme du type FAA américain. Il suffit de demander un certificat d'exploitation attestant qu'on respecte les normes de sécurité et qu'on est prêt à assurer des services.

M. Ellis: Qu'on le veut et qu'on le peut.

M. Pappalardo: En effet. Il faut le vouloir et en être capable. En ce qui me concerne, c'est très important. Votre remarque est donc tout à fait juste, mais je ne voulais pas attendre deux ans.

M. Ellis: Mais vous ne regrettez pas?

M. Pappalardo: Pas du tout.

M. Ellis: C'est ce que je voulais savoir.

M. Pappalardo: En fait, la déréglementation va nous donner une occasion en or d'exploiter d'autres lignes.

M. Ellis: Je suis sûr que vous êtes fort occupé depuis quelque temps. Plusieurs articles sont parus dans de bons magazines au sujet de *City Express*, relatant toute l'affaire. Je suppose qu'ils sont assez exacts, monsieur Pappalardo.

M. Pappalardo: Tout à fait. Ils sont à la fois factuels et objectifs.

M. Ellis: Bien. Ils sont aussi très flatteurs.

M. Pappalardo: Si je peux m'exprimer ainsi, nous avons un très bon service de relations publiques.

M. Ellis: Bien. Passons à autre chose. En ce qui concerne les subventions, le vérificateur général a reproché à certains services aériens de ne pas s'autofinancer. Pensez-vous que le ministère des Transports devrait, par souci de sécurité aérienne, installer, à titre de subvention, un SAM à l'aéroport de l'île de Toronto? Cela vous serait sans doute utile.

M. Pappalardo: Permettez-moi de formuler ma réponse de cette façon.

M. Ellis: Monsieur le président, SAM ne signifie pas système d'affichage multiple, mais plutôt système d'atterrissage par micro-ondes.

[Text]

• 1010

Mr. Pappalardo: I think it is the duty of Transport Canada to provide the necessary technical facilities at the airports, and that includes Toronto Island. It will add even more efficiency and more reliability to the operation.

Mr. Ellis: Yes, I think that is . . .

The Chairman: Mr. Suluk.

Mr. Suluk: I just have an observation I wish to make. I cannot agree more on what you said about Air Inuit in northern Quebec where at the same time as they are saying that they do not want people like you to come up there they also want to expand into the Territories.

The point I wished to make to the committee was this: since Air Inuit is owned and operated by the passengers, obviously any subsidies would not really matter because they are already owned by the people up there. But up in the Arctic regions they are not owned by the Inuit. There are three major regional airlines: Calm Air operating in the Keewatin region, First Air in Baffin Island and NWT Air in the central Arctic regions.

That is where I have said consistently that 80% of the passengers, if not more, are travelling on government-related business, and where we need a People's type of airline is up in that area if it is possible. I am sure that they could tap into a lot of those very high-paying passengers who are being subsidized by government. But 80% of the population just could not afford to travel and I just hope that there is some way we could get your type of airline up there.

That is all the comment I wish to make, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Suluk. Did you want a supplementary, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: On Mr. Ellis's question about MLS, the government has said that they are going to do something about greater cost recovery in the facilities they require. If they work up gradually to full cost recovery—whether it is MLS, increased landing fees, increased lease fees, rental fees, everything like that—do you feel the government should be getting the maximum of cost recovery that they can get, or will that make it that much tougher for airlines in fact to provide lower rates and fares?

Mr. Pappalardo: I think quite honestly that the higher cost in recovery programs that exist will make it tougher. I will tell you something, though: the problem that exists is the manner in which the government does business, and I am referring to the bureaucracy and all the cushions that are taken inter-departmentally to make sure they meet budgets, etc.

I am going to give you just one good example, and it is our own example. It was put forward that the microwave landing

[Translation]

M. Pappalardo: Le ministère fédéral des Transports a le devoir d'installer les équipements techniques nécessaires dans les aéroports, y compris celui de l'Île de Toronto. Ce système devrait accroître l'efficacité et la sécurité des opérations.

M. Ellis: Oui, je pense que . . .

Le président: Monsieur Suluk.

M. Suluk: Je n'ai qu'une simple observation à faire. Je suis tout à fait d'accord avec vous lorsque vous dites que Air Inuit, dans le nord du Québec, s'oppose à ce que des gens comme vous aillent offrir des services dans cette région, alors que d'un autre côté, Air Inuit voudrait bien développer ses services dans les Territoires du Nord-Ouest.

Voilà ce que je voudrais vous dire: étant donné que Air Inuit appartient aux habitants de la région et est exploité par eux, l'octroi ou non de subventions importe peu, en fait. Par contre, dans les régions arctiques, les compagnies aériennes n'appartiennent pas aux Inuit. Il y en a trois, essentiellement: Calm Air, qui dessert la région de Keewatin, First Air, qui dessert l'île de Baffin, et NWT Air, qui dessert les régions du centre de l'Arctique.

Je dis depuis longtemps que 80 p. 100 des passagers, sinon plus, voyagent pour le gouvernement, et que par conséquent nous avons besoin, dans cette région, d'une compagnie aérienne qui appartienne vraiment au public, comme People Express. Je suis sûr que ce genre de compagnie pourrait satisfaire une grande partie des besoins de ces passagers qui payent des tarifs élevés et qui sont subventionnés par le gouvernement. Cependant, 80 p. 100 de la population ne peut pas se permettre de prendre l'avion, et j'aimerais beaucoup qu'une compagnie aérienne comme la vôtre vienne s'installer là-bas.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Suluk. Avez-vous une question supplémentaire, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Au sujet du SAM dont a parlé M. Ellis, le gouvernement a annoncé qu'il allait prendre des mesures pour assurer une meilleure récupération des coûts en ce qui concerne les équipements qu'il achète. Si le gouvernement en arrive progressivement à une récupération totale des coûts, que ce soit avec le SAM, en augmentant les droits d'atterrissage, en augmentant les loyers ou quoi que ce soit, pensez-vous que le gouvernement devrait chercher à récupérer la totalité de ses coûts? Cela ne rendra-t-il pas la tâche plus difficile aux compagnies aériennes qui veulent vraiment diminuer leurs tarifs?

M. Pappalardo: Très franchement, je pense que le renforcement des programmes de récupération des coûts vont rendre cette tâche plus difficile. Cependant, les difficultés viennent surtout de la façon dont le gouvernement administre tout cela, et je veux parler plus précisément de toute la bureaucratie, de toutes les mesures prises par les ministères pour s'assurer qu'ils respectent les budgets, etc.

Je vais vous donner un exemple, celui de notre propre société. D'aucuns prétendaient que le système d'atterrissage

[Texte]

system at Toronto Island Airport was going to cost over \$6 million to do a full installation, which was not only the microwave but was the powerlines, the additional lighting on the airport, runway lights, etc. With all due respect to the people of Transport Canada, in a private manner and in a private fashion we have gone out and have, in written form—and I have advised the Minister's office that before they go ahead and do anything please give us an opportunity to do it in a privatized type of approach so we can save the government \$4 million to \$5 million on a \$6-million or \$7-million price ticket . . . The fact is very simply that in 30 days if we want to have it and want to move now, with some co-operation from the Transport department, we could have a microwave landing system at the Island. It may not be the Cadillac version, but all we need is a Chevrolet type of operation and it will work. It does work and it is efficient. That is one item, and that is so crucial as an example, to see exactly what is going on here. It is true that we are not going to increase the lights, because the lights are satisfactory to handle what we are doing. We have been doing it for a year with no microwave, landing safely and securely. So now, we do not necessarily need the lights. There was a problem with power. There is not enough power at the island. However, there is a thing called a portable diesel generator. You can buy or you can lease this diesel; you can maintain it on a temporary basis. That is efficiency today.

• 1015

Money and infrastructure are required at places like Toronto Island to build a proper tunnel. That is the number one situation. The next thing is terminal facilities. These are the things that affect the users directly.

The Chairman: Certainly your tunnel is the most interesting—

Mr. Benjamin: If you can save the government \$3 million or \$4 million, fine, by all means if you can talk them into it. But my question was: Do you support the idea of cost recovery by the department on the . . .

Mr. Pappalardo: Yes, provided the department is run efficiently. That is very important; that can escalate progressively.

The Chairman: We are just not really on that. I have one question that does not really flow from Mr. Benjamin's, but I want to get your practical experience as an entrepreneur who has had a market to work out of, who has developed it . . . Of course, you have admitted, fortunately, to Mr. Gray, that there are areas in the country that do not have a market.

This committee writes a report. In the *Freedom to Move*, there is a certain period of four or five years for a review procedure if things do not work well. It has to be there in the legislation in some time period. I think the weight of evidence so far is that a four- to five-year period is too long for review. From your practical experience, in terms of the legislation that is going to come off the drafting board, what is a reasonable time period for an agency, whatever shape or form, to review

[Traduction]

par micro-ondes, à l'aéroport de l'île de Toronto, coûterait plus de 6 millions de dollars à installer. En effet, il ne s'agissait pas seulement des micro-ondes, mais aussi de l'installation des pilônes électriques, de l'éclairage supplémentaire dans l'aéroport et le long des pistes, etc. J'ai beaucoup de respect pour les fonctionnaires du ministère fédéral des Transports, mais j'ai essayé d'obtenir un devis privé; j'ai ensuite proposé au bureau du ministre de ne pas s'embarquer dans l'installation de ce système, mais de le confier à une société privée, ce qui ferait économiser 4 à 5 millions de dollars au gouvernement, sur une facture totale de 6 ou 7 millions . . . Le fait est qu'en l'espace de 30 jours, nous pouvons, avec la collaboration du ministère des Transports, faire installer un système d'atterrissage par micro-ondes à l'aéroport de l'île de Toronto. Ce ne sera peut-être pas la version de luxe, mais il suffit d'avoir un système qui fonctionne. Or, le nôtre est efficace. Cet exemple est particulièrement intéressant, car il nous montre ce qui se passe. Je reconnais que, dans mon devis, je ne propose pas d'augmenter l'éclairage, car j'estime qu'il est suffisant. Nous nous en contentons depuis un an, sans système d'atterrissage par micro-ondes, et nous avons parfaitement réussi à atterrir en toute sécurité. J'estime donc que nous n'avons pas absolument besoin de ce nouvel éclairage. En ce qui concerne l'insuffisance de la puissance électrique, c'est un problème, mais il existe ce qu'on appelle un générateur diesel portatif. Vous pouvez l'acheter ou le louer pendant un certain temps. Voilà ce que c'est que l'efficacité, de nos jours.

Dans des aéroports comme celui de l'île de Toronto, il faut construire un tunnel adéquat. C'est le problème numéro un. Ensuite, il faut construire un aérogare, car cela touche directement les consommateurs.

Le président: Votre tunnel est certainement très intéressant . . .

M. Benjamin: Si vous pouvez faire économiser 3 ou 4 millions de dollars au gouvernement, faites-le; essayez au moins de le convaincre de vous écouter. Je voulais cependant savoir si vous appuyez le principe de la récupération des coûts par le ministère . . .

M. Pappalardo: Oui, à condition que le ministère soit géré de façon efficace. C'est extrêmement important.

Le président: J'aimerais poser une question qui ne découle pas directement de celle de M. Benjamin, mais étant donné que vous avez une certaine expérience du marché . . . vous avez créé votre propre compagnie aérienne . . . Par ailleurs, vous avez reconnu, en réponse à M. Gray, qu'il n'y avait pas suffisamment de demandes dans certaines régions du pays.

Notre comité va préparer un rapport. Le document intitulé *Aller sans entraves* prévoit une période de quatre ou cinq ans au bout de laquelle une procédure de révision pourra être entamée si le système ne fonctionne pas bien. Il faut que la loi prescrive une certaine période. Or, d'après tous les témoignages que nous avons entendus, j'ai bien l'impression qu'une période de quatre à cinq ans est beaucoup trop longue. Puisque vous avez une expérience pratique de tout cela, quelle période

[Text]

either a ministerial edict on policy or something else that might be in the legislation?

Mr. Pappalardo: As an operator, if you become involved in heavy capital expenditure items, acquiring airplanes—you do not acquire airplanes, even used ones, in less than a five-year payout type situation. I feel very optimistic about the situation. We have had an experience that is real. We are talking about a carrier here that has been moving within certain limitations, but we have been moving in anticipation of what is coming. Quite sincerely, I think the five-year review is fine. It is the responsibility of the government to be able to move in at any time should there be chaos created. I do not think there will be chaos. I think the public will respond beautifully, like they have to us. I think it is there for everyone to enjoy.

The Chairman: Mr. Pappalardo, I want to thank you very much for coming today with your very short, succinct and substantive brief. It is a very real success story and I wish you continued success in any environment. However, your environment is a lot richer in cream than some of the other environments around the country that we have to wrestle with. Thank you very, very much for coming.

This committee is adjourned until 3.30 Monday afternoon. The thought of having a Monday night meeting is almost extinct now, partly because of the Quebec election. I think that is the reality. I would like to give members a forewarning. We hope to have a draft document in your hands by Monday noon. This will give members time to read it. Tuesday, and it is not confirmed yet, but potentially we will be going to the O'Brien House. There is some consultation taking place, but we will let you know for your time clock and agenda. The bus should leave Parliament Hill at 8.30 Tuesday morning, so that we can spend all day at the O'Brien House.

• 1020

The meeting is adjourned.

[Translation]

devrait être prescrite dans la loi avant qu'un organisme quelconque puisse entamer une évaluation de l'efficacité de la politique ou des autres dispositions qui pourront être prévues par la loi?

M. Pappalardo: En tant qu'exploitant, je peux vous dire qu'on ne se lance pas dans des dépenses d'investissements considérables, notamment l'achat d'appareils, sans prévoir une période de remboursement sur au moins cinq ans. Je suis très optimiste. L'expérience que nous avons vécue est très réelle et très concrète. Jusqu'à présent, nous avons été assujettis à certaines contraintes, mais nous attendons avec une certaine impatience ce qui va arriver. Très sincèrement, je pense que cette période de cinq ans est adéquate. Le gouvernement pourra toujours, s'il le juge bon, intervenir plus tôt si c'est la pagaille. Je ne pense pas que ce sera le cas. Je pense que le public va réagir très positivement, et que tout le monde en profitera.

Le président: Monsieur Pappalardo, j'aimerais vous remercier de nous avoir présenté aujourd'hui un exposé fort succinct, mais très documenté. Je vous félicite de votre succès et vous souhaite bonne chance. Cependant, il faut reconnaître que l'environnement dans lequel vous travaillez est beaucoup plus favorable que dans certaines autres régions du pays. Merci beaucoup d'être venu.

La séance est levée jusqu'à 15h30 lundi après-midi. Nous envisagions de nous réunir lundi soir, mais étant donné les élections au Québec et d'autres raisons, il n'en est pratiquement plus question maintenant. Il faut être réaliste. Je voudrais également vous prévenir que nous devrions avoir un projet de rapport lundi midi. Vous aurez donc ainsi le temps de le lire. Mardi, nous devrions nous réunir à la maison O'Brien, mais ce n'est pas encore confirmé. Nous vous informerons de l'heure des réunions et de notre programme. L'autobus devrait quitter la Colline parlementaire à 8h30 mardi matin, afin que nous puissions passer toute la journée à la maison O'Brien.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES—TÉMOINS

From Makivik Corporation:

Mark R. Gordon, President;
Minnie Grey Knox-Leet, Third Vice-President, Board
Member;
George Simon, Vice-President, Operations.

From City Express:

Victor Pappalardo, President.

De «Makivik Corporation»:

Mark R. Gordon, président;
Minnie Grey Knox-Leet, troisième vice-présidente, membre
du Conseil;
George Simon, vice-président, Opérations.

De «City Express»:

Victor Pappalardo, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 46

Monday, December 2, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 46

Le lundi 2 décembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, DECEMBER 2, 1985
(58)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:34 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Brian Tobin.

Alternate present: Jack Ellis.

Other members present: Jack Scowan, Ray Skelly.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

Witnesses: From the Canadian Chamber of Commerce: Roger B. Hamel, President; John F. Aspin, Chairman, Transportation Committee; Eugene M. Ludwick, President, E.M. Ludwick & Associates Inc., Winnipeg. *From the Canadian Shippers' Council:* A.H. Hall, Chairman and representing the Canadian Manufacturers' Association, Distribution Manager, Ford Glass Ltd.; G.E. Bennett, Vice-Chairman, and Chairman of the Council's West Coast Committee, Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of B.C. *From the Government of Alberta:* Clarence J. Roth, Deputy Minister, Planning & Services, Economic Development. *From Westar Mining:* Terence L. Garvey, Director, Transportation.

The Committee resumed consideration of the discussion paper entitled "Freedom to Move" (*See Minutes of Proceedings and Evidence dated Tuesday, October 15, 1985, Issue No. 24.*)

Roger B. Hamel and John F. Aspin made opening statements and with Eugene M. Ludwick answered questions.

A.H. Hall made an opening statement and with G.E. Bennett answered questions.

Clarence J. Roth made an opening statement and answered questions.

Terence L. Garvey made an opening statement and answered questions.

It was agreed,—That the Committee travel to Willson House at Meech Lake on Tuesday, December 3, 1985 to consider a draft report.

At 5:54 o'clock p.m., the Committee adjourned to to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 2 DÉCEMBRE 1985
(58)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 15 h 34, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Brian Tobin.

Substitut présent: Jack Ellis.

Autres députés présents: Jack Scowan, Ray Skelly.

Aussi présent: De la Bibliothèque du parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Témoins: De La Chambre de commerce du Canada: Roger B. Hamel, président; John F. Aspin, président, Comité des transports; Eugene M. Ludwick, président, «E.M. Ludwick & Associates Inc.», Winnipeg. *De la «Canadian Shippers' Council»:* A.H. Hall, président et représentant de l'Association des manufacturiers canadiens, gérant de distribution, «Ford Glass Ltd.»; G.E. Bennett, vice-président, président du Comité du Conseil de la côte ouest, vice-président des Transports, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique. *Du gouvernement de l'Alberta:* Clarence J. Roth, sous-ministre, Planification et services, Développement économique. *De la «Westar Mining»:* Terence L. Garvey, directeur, Transports.

Le Comité reprend l'étude du document de travail intitulé *Aller sans entraves (Voir Procès-verbaux et témoignages du mardi 15 octobre 1985, fascicule n° 24.)*

Roger B. Hamel et John F. Aspin font des déclarations préliminaires, puis eux-mêmes et Eugene M. Ludwick répondent aux questions.

A.H. Hall fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et G.E. Bennett répondent aux questions.

Clarence J. Roth fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Terence L. Garvey fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

*Il est convenu,—*Que le Comité se rende à Willson House, au Lac Meech, le mardi 3 décembre 1985, pour y étudier un projet de rapport.

A 17 h 54, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, December 2, 1985.

• 1531

The Chairman: We have a quorum for taking evidence. I would like to welcome the witnesses from the Canadian Chamber of Commerce; it is quite an auspicious delegation, led by its president, Mr. Hamel. Mr. Hamel, I would like to welcome you. If you could identify those at the table for posterity and also for the functional purpose of the recorder and the translator so they know who is saying what, if and what anything is said other than yourself . . .

I understand there is a vote today, which does affect the business of the committee, as we have several witnesses. We appreciate your brief. I would ask you to introduce the people with you; then you have sort of an executive summary, I believe, and then we can get into the questions and answers. So with no further ado, we resume the hearing on *Freedom to Move*. This is the last day of witnesses at this stage in our proceedings; then of course we go into the real work of trying to write a report. So thank you very much for being here. You could start by introducing those with you.

Mr. Roger B. Hamel (President, Canadian Chamber of Commerce): Thank you very much, Mr. Chairman. It is a pleasure to do exactly that. I have with me Mr. John Aspin, who is chairman of our Transportation Committee at the Canadian Chamber of Commerce; he is also in real life General Manager and Director of Northumberland Ferries Limited and he is from Charlottetown. Other committee members are Bill Johnston, who is vice-chairman of the Transportation Committee, working with John; he is General Traffic Manager for Dofasco, and is from Hamilton, Ontario. We also have Eugene Ludwick, who is a member of our Transportation Committee; he is President of E.M. Ludwick and Associates out of Winnipeg. Finally, we have Marsha Gordon, a member of the Canadian Chamber of Commerce staff; she is our vice-president for policy and she comes from Toronto.

Mr. Chairman, I am delighted that you are hearing us this afternoon on the last day of your deliberations. We will be looking forward, of course, with a great deal of anticipation to your report and we are pleased that we have this opportunity to input.

As you know, the Canadian Chamber of Commerce is Canada's premier business organization. We have 500 member chambers across the country, with about 165,000 members. We have put a considerable amount of thought into transportation. We have been very active in the transportation area over the years, but it was particularly appropriate this year that our annual meeting, which just took place in Saskatoon at the beginning of October, had as one of its key elements transportation policy. We had an active panel, which was led by the Hon. Don Mazankowski, which enabled us to discuss,

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 2 décembre 1985

Le président: Nous avons le quorum pour l'audition des témoignages. Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Chambre de commerce du Canada; celle-ci a envoyé une importante délégation, dirigée par M. Hamel, président. Monsieur Hamel, je vous souhaite la bienvenue. Si vous voulez bien nous présenter les personnes qui vous accompagnent, pour le compte rendu officiel, ainsi que pour la sténographe et les traducteurs, afin qu'ils sachent qui parle, si les autres membres de la délégation devaient prendre la parole . . .

Je crois qu'il doit y avoir un vote à la Chambre aujourd'hui, ce qui bouscule un peu nos travaux, car nous avons plusieurs témoins. Nous vous remercions de votre mémoire. Je vous demanderais de nous présenter les personnes qui vous accompagnent; je crois que vous avez préparé un résumé du mémoire, après quoi nous pourrions passer aux questions. Donc, sans plus perdre de temps, nous reprenons notre étude du Livre blanc *Aller sans entraves*. C'est notre dernière journée d'audience publique; après quoi commencera le véritable travail, avec la rédaction du rapport. Merci donc d'être venus. Vous pourrez peut-être commencer par nous présenter vos collègues.

M. Roger B. Hamel (président, Chambre de commerce du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Je le ferai avec grand plaisir. Je suis accompagné de M. John Aspin, président du Comité des transports de la Chambre de commerce du Canada; dans la vraie vie, il est également directeur général et administrateur de la *Northumberland Ferries Limited*, et il vient de Charlottetown. Je suis également accompagné aujourd'hui de Bill Johnston, vice-président du Comité des transports et donc collaborateur de John; il est aussi directeur général des transports chez Dofasco, et il vient d'Hamilton, en Ontario. Il y a aussi Eugene Ludwick, membre de notre Comité des transports et président de *E.M. Ludwick and Associates*, de Winnipeg. Enfin, Marsha Gordon, employée de la Chambre de commerce du Canada; elle est vice-présidente des politiques, et elle est de Toronto.

Monsieur le président, nous sommes très heureux de pouvoir témoigner devant votre Comité cet après-midi, au dernier jour de vos délibérations. Nous attendrons bien sûr avec beaucoup d'impatience votre rapport et nous sommes heureux de pouvoir y apporter notre contribution.

Comme vous le savez, la Chambre de commerce est la principale organisation commerciale du Canada. Nous avons dans l'ensemble du pays 500 Chambres de commerce affiliées, représentant environ 165,000 membres. Nous avons beaucoup étudié la question des transports. Nous nous y intéressons de très près depuis de nombreuses années, mais plus particulièrement cette année où nous avons justement choisi de faire de la politique des transports l'un des principaux sujets de notre assemblée générale qui a eu lieu à Saskatoon au début d'octobre. Nous avons eu un panel très productif, animé par

[Texte]

review, consider, cogitate on various elements of transportation policy, and to review with the delegates at that time the first draft of our policy submission, which then went to our board and received its approval. So I think you have before you a document that fairly represents the interests of our very diverse members; because we do represent many, many shippers, but we also represent a lot of carriers. So I think we have a document that is viable. I hope you will find it valuable.

We thought we would take a minute and have John Aspin, our Transportation Committee chairman, go through just a few highlights of our submission and then over to you for questions and answers.

The Chairman: Thank you very much; that would be appreciated in view of the pressure of time. And I can tell you as the chairman that the members of this committee are looking forward to our report too, because we have some real heavy problems to wrestle with.

Mr. John Aspin (Chairman, Transportation Committee, Canadian Chamber of Commerce): Thank you, Mr. Chairman. We welcome the thrust of the government's paper toward deregulation of the transportation sector. We especially commend the Minister's express desire to reduce the federal presence in transportation operations, reduce the regulatory burden for both carriers and users, recognize transportation as a service industry, and streamline the mechanisms for solving disputes.

As we move toward a more open and competitive trading environment, the new approach to transportation will in our view help Canadian shippers to meet the challenge of the newer and more competitive world. We applaud the Minister's initiative to identify and segregate the commercial and public service roles of carriers. Carriers should not be required to cross-subsidize services operated at a loss or to comply with an imposed public duty. The best approach would be full and direct compensation for such services.

We remain concerned that the policy paper does not come to grips with the problem of Crown corporations, especially those in the transportation field. We urge that specific and forceful measures should be taken through legislation to subject Crown corporations to the same competitive rules that govern their free enterprise counterparts. We also feel that there should be a rational program for privatizing Crown corporations that compete with private sector operations. Also, if the full economic benefits of price deregulation in rail transport are to be realized, carriers' cost elements, such as line abandonment or operating procedures, should also be deregulated, subject to safety considerations.

We welcome the elimination of the need to licence marine equipment for resource exploration and the move to licence fleets rather than individual vessels for extended periods. We

[Traduction]

l'honorable Don Mazankowski, qui nous a permis de discuter, d'examiner, de ruminer divers aspects de la politique des transports, et de soumettre aux délégués la première ébauche de notre mémoire sur la politique, que nous avons ensuite envoyé au conseil d'administration qui l'a approuvé. Je pense donc pouvoir dire que le document que vous avez reçu rend justice aux intérêts fort variés de nos membres; nous représentons bien sûr de très nombreux expéditeurs, mais également de nombreux transporteurs. Je pense donc que notre document est valable, et j'espère que vous le trouverez utile.

Nous avons pensé que M. John Aspin, président de notre Comité des transports, pourrait en quelques minutes vous donner les points principaux de notre mémoire, après quoi nous serons prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup; nous vous en serions reconnaissants, étant donné le peu de temps dont nous disposons. Et je peux vous dire en tant que président que les membres du Comité eux aussi se réjouiront de la parution de notre rapport, car nous aurons à résoudre des problèmes fort complexes.

M. John Aspin (président, Comité des transports, Chambre de commerce du Canada): Merci, monsieur le président. Nous appuyons le principe de la déréglementation du secteur des transports que propose le Livre blanc. Nous félicitons particulièrement le ministre de sa volonté manifeste de réduire la présence fédérale dans le secteur des transports, de diminuer la réglementation qui pèse tant sur les transporteurs que sur les utilisateurs, de reconnaître la place des transports dans le secteur des services, et de simplifier les méthodes de règlement des différends.

Alors que nous nous rapprochons d'un marché plus ouvert et plus compétitif, la nouvelle politique des transports aidera, à notre avis, les expéditeurs canadiens à relever les défis d'un milieu plus compétitif. Nous félicitons le ministre de vouloir définir et séparer le rôle commercial et le rôle de service public des transporteurs. On ne devrait pas imposer à ces derniers de subventionner les services non rentables, ni de remplir des obligations publiques. La meilleure solution serait de subventionner directement et pleinement ces services.

Nous demeurons inquiets car le Livre blanc ne propose aucune solution à la question des sociétés de la Couronne, particulièrement dans le domaine des transports. Nous demandons instamment au gouvernement de prendre des mesures législatives précises et efficaces pour que les sociétés d'État soient soumises aux mêmes règles de concurrence que les sociétés privées. Nous estimons qu'il faut aussi préparer un programme rationnel de privatisation des sociétés d'État qui font concurrence à des sociétés privées. En outre, si l'on veut réaliser pleinement les avantages économiques de la déréglementation des prix du transport ferroviaire, il faudra également déréglementer, tout en tenant compte des exigences de la sécurité, certains facteurs de coûts pour les transporteurs, comme l'abandon d'embranchements ou certaines méthodes d'exploitation.

Nous approuvons l'élimination des licences pour les services d'exploration ou d'exploitation des ressources, de la mer, proposition de délivrer des permis pour la capacité totale d'une

[Text]

recognize that there are some difficult areas that will require further thought, and we hope our views will assist you in the complex task of drafting a satisfactory submission, which still remains before you.

Mr. Benjamin: Is he reading that?

The Chairman: He is sort of following an executive summary, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Hop, skipping and jumping.

The Chairman: That is fine; that is his prerogative.

Mr. Aspin: We have throughout followed the *Freedom to Move* paper, Mr. Chairman. Could we table a copy of our entire submission to the committee at this time?

The Chairman: Yes, no problem, Mr. Aspin. Is that this document, or . . . ? I have one here that is about nine or ten pages. Is that it?

Mr. Aspin: Yes.

The Chairman: It is tabled.

Mr. Benjamin: That is it?

Mr. Aspin: That is it.

Mr. Benjamin: No research documents, no . . . ?

Mr. Aspin: Can it be read into the minutes?

The Chairman: It is part of the record, and if you read it it is not going to give us much time for questions. I must say, you have given us a delightful executive summary of it. I mean delightful in the sense of delightfully short and succinct. Now if there is anything else you want to say . . . But we can get into the questions and answers, which frankly do illicit more information than just . . .

Mr. Hamel: Mr. Chairman, could I just clarify? You do have our document, which totals nine and a half pages?

The Chairman: That is right.

Mr. Hamel: Thank you.

The Chairman: We appreciate that and we appreciate the executive summary that Mr. Aspin just gave. So with no further ado, I am going to throw this open to questions. Mr. Ouellet.

M. Ouellet: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Hamel de me donner une explication. Dans le document présenté par la Chambre de commerce du Canada, à la page 3, il est question des fusions et des acquisitions. La Chambre semble d'avis que le seuil de 20 millions de dollars proposé est quelque peu bas. En réalité, beaucoup d'organismes qui sont venus devant nous ont dit que ce montant de 20 millions de dollars était excessif. On a même parlé à un moment donné de 5 millions de dollars. L'argument qui nous est présenté le plus souvent est qu'il serait dangereux que des secteurs importants de l'industrie du camionnage et même certaines petites

[Translation]

flotte plutôt que pour des navires indépendants sur des périodes prolongées. Nous comprenons que certains domaines délicats devront être étudiés plus en détail, et nous espérons en vous donnant notre point de vue vous aider à mener à bien la tâche complexe qui vous attend dans la rédaction de votre rapport.

M. Benjamin: Est-ce qu'il lit?

Le président: Il s'appuie sur un résumé, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: En sautant beaucoup.

Le président: C'est son droit.

M. Aspin: Nous avons suivi l'ordre de présentation du document *Aller sans entraves*, monsieur le président. Nous est-il permis de déposer un exemplaire de notre mémoire complet auprès du Comité?

Le président: Oui, monsieur Aspin, sans problème. Voulez-vous parler de ce document-ci, ou . . . ? J'en ai un ici qui compte neuf ou dix pages. Est-ce le bon?

M. Aspin: Oui.

Le président: Il a été déposé.

M. Benjamin: C'est celui-ci?

M. Aspin: C'est cela.

M. Benjamin: Il n'y a pas de documents de recherche, pas de . . . ?

M. Aspin: Peut-il être inclus dans le compte rendu?

Le président: Il est déjà inclus au compte rendu, et si vous nous le lisez, il ne nous restera que très peu de temps pour les questions. Je dois dire que vous nous avez donné un excellent résumé. Je veux dire excellent en ce sens qu'il est très bref et concis. Maintenant, si vous avez autre chose à ajouter . . . Mais si nous pouvions passer aux questions, qui, en toute franchise, sont beaucoup plus informatives que . . .

M. Hamel: Monsieur le président, puis-je avoir une précision? Vous avez bien notre document, celui qui compte neuf pages et demie?

Le président: C'est cela.

M. Hamel: Merci.

Le président: Nous vous remercions et nous remercions également M. Aspin du résumé qu'il vient de nous faire. Sans donc plus perdre de temps, nous allons passer aux questions. Monsieur Ouellet.

Mr. Ouellet: Mr. Chairman, I would like an explanation from Mr. Hamel. In the brief which the Canadian Chamber of Commerce submitted, on page three, there was a reference to mergers and takeovers. The Chamber seems to feel that the proposed \$20 million limit is too low. Yet many other organizations we have heard from have told us that this \$20 million limit was too high. Some even suggested a \$5 million ceiling. The argument we heard most frequently was that it would be dangerous and that important sectors of the trucking industry or even some smaller airline companies could easily be gobbled up by foreign interests.

[Texte]

compagnies d'aviation soient bouffées très facilement par des intérêts étrangers.

Est-ce que la Chambre de commerce du Canada a des suggestions à faire à cet égard, compte tenu du fait qu'il y a une réglementation aux États-Unis qui dit qu'un propriétaire étranger ne peut détenir plus de 25 p. 100 des intérêts d'une compagnie de transport américaine dans certains domaines?

• 1540

M. Hamel: Monsieur Ouellet, la première phrase du paragraphe 2 de la page 3 dont vous parlez, ne concerne pas particulièrement les acquisitions des compagnies étrangères. Si ce montant de 20 millions de dollars est un peu bas à notre avis, c'est que les modifications proposées à la Loi sur la concurrence prévoient un seuil de 500 millions de dollars pour les acquisitions avant qu'il soit nécessaire de les réviser. Les 5 millions de dollars dont vous parlez et les 5 millions de dollars d'Investissement Canada concernent les acquisitions par des sociétés étrangères de sociétés canadiennes, et les 50 millions de dollars concernent les acquisitions indirectes. Mais nous trouvons que quand ce sont deux sociétés canadiennes qui veulent se fusionner, le seuil de 20 millions de dollars, surtout si on le compare au seuil de 500 millions de dollars dont on parle dans d'autres lois, est très bas.

Pourquoi disons-nous que le seuil de 20 millions de dollars est trop bas? On voit le Canada se diriger vers un régime beaucoup plus international dans les échanges commerciaux. On sait que nos marchés ne sont pas très importants et que nos sociétés ont été, dans un certain sens, protégées depuis bien des années, et cela pour de bonnes raisons. Si on se dirige vers des marchés internationaux, nous devons, je pense, être beaucoup plus compétitifs et avoir des sociétés à l'échelle mondiale. Cela amènera des sociétés canadiennes à se fusionner afin d'être plus efficaces. Si on fixe le chiffre de 20 millions de dollars, nous pensons que cela va compliquer considérablement ces fusions qui, à notre avis, sont préférables à la situation existante dans bien des cas. C'est pour cette raison qu'on fait ce commentaire. Il serait difficile de vous donner un chiffre précis, mais on trouve qu'entre ce seuil de 20 millions de dollars et les 500 millions de dollars d'Investissement Canada, il y a un écart vraiment considérable.

M. Ouellet: Mais vous dites à la fin de ce paragraphe:

Pour ce qui est de l'acquisition par des intérêts étrangers, nous recommandons que les entreprises étrangères soient sujettes au départ aux mêmes dispositions régissant les acquisitions et les fusions canadiennes.

En d'autres mots, vous êtes très tolérants vis-à-vis des acquisitions étrangères. Ne pensez-vous pas que le secteur du transport au Canada est tellement vital qu'il devrait, a priori, rester entre les mains d'intérêts canadiens? Il pourrait y avoir une plus grande souplesse quant aux fusions entre compagnies canadiennes, mais une certaine rigueur quant à la prise de contrôle de ces compagnies de transport au Canada par des compagnies étrangères.

M. Hamel: Je me demande si on se comprend bien. Il s'agit de l'acquisition de compagnies étrangères par des sociétés

[Traduction]

What are the views of the Canadian Chamber of Commerce in this respect, considering that the United States regulations forbid foreign owners from holding more than a 25% interest in American transport companies in some sectors?

Mr. Hamel: Mr. Ouellet, the first sentence of paragraph 2 on page 3, to which you refer, is not really related to acquisitions by foreign companies. We feel the \$20 million figure is somewhat low because the proposed amendments to the Competition Act establish a threshold of \$5 million for acquisitions before triggering review. The \$5 million that you and Investment Canada refer to is related to the acquisition of Canadian companies by foreign companies; the \$50 million refers to indirect acquisitions. We feel that when two Canadian companies want to merge, the threshold of \$20 million, especially compared to the threshold of \$500 million referred to in other acts, is very low.

Why do we say that the \$20 million threshold is too low? We feel that Canada's commercial trade is becoming much more international. We know that our markets are not very large, and that, to some extent, our companies have been protected for many years, for good reasons. If we are going to look to international markets, I believe we should be much more competitive and have worldwide companies. This will lead Canadian companies to merge in order to be more efficient. If we set a figure of \$20 million, we feel mergers will become much more complicated and, in our opinion, they are often preferable to the status quo. That is why we made that comment. It would be difficult to give you an exact figure, but we feel there is a considerable gap between a threshold of \$20 million and the \$5 million figure from Investment Canada.

Mr. Ouellet: But at the end of the paragraph you say:

Concerning acquisition by (sic) foreign interests, we recommend that foreign companies be subjected to the same provisions as govern domestic acquisitions and mergers, as a first step.

In other words, you have nothing against foreign acquisitions. Do you not think that the Canadian transportation sector is so essential that it should remain in Canadian hands? There might be more flexibility with respect to mergers among Canadian companies, but limits placed on foreign companies taking over a Canadian transportation company.

Mr. Hamel: I am wondering if we understand one another correctly. We are talking about the acquisition of foreign

[Text]

canadiennes et non de l'acquisition par des sociétés étrangères de sociétés canadiennes. C'est de cela qu'on parle dans notre mémoire.

M. Ouellet: Peut-être que votre texte français ne correspond pas au texte anglais, mais d'après ce que je lis, il s'agit de l'acquisition par des intérêts étrangers de compagnies canadiennes.

M. Hamel: Eh bien, je vois que vous avez absolument raison. J'avais devant moi le texte anglais et je vois qu'il y a une erreur dans la traduction. Permettez-moi de la corriger. Le texte anglais dit:

Concerning the acquisition of foreign interests . . .

En français on dit:

Pour ce qui est de l'acquisition par des intérêts étrangers . . .

C'est complètement le contraire. On aurait dû dire dans la version française:

Pour ce qui est de l'acquisition des intérêts étrangers . . .

Je m'excuse de cette erreur au nom de la Chambre de commerce du Canada.

M. Ouellet: Cette correction étant faite, quelle est la position de la Chambre de commerce du Canada sur la question de la possibilité de compagnies canadiennes passant à des intérêts étrangers? Croyez-vous qu'il devrait y avoir un pourcentage? On me dit qu'un tel pourcentage existe aux États-Unis; il est de 25 p. 100 dans le domaine du transport par exemple. Croyez-vous qu'il serait important de protéger les compagnies de transport canadiennes d'une prise de contrôle par des étrangers?

M. Hamel: Monsieur Ouellet, on n'a pas parlé précisément d'un pourcentage. La loi établissant Investissement Canada prévoit des normes et des critères. Nous favorisons une politique visant à attirer des investissements étrangers au Canada. Nous sommes satisfaits des normes et des politiques établies dans le cadre d'Investissement Canada pour «protéger» l'industrie du transport au Canada.

• 1545

M. Ouellet: À la page 9, vous parlez de réglementation, monsieur Hamel, et vous finissez le premier paragraphe en disant ceci:

Nous demanderions expressément que l'on nomme des experts en transport plutôt que des experts juristes aux postes de commissaires de la Commission canadienne des transports.

Cette suggestion m'étonne puisque votre organisme, la Chambre de commerce, a recommandé exactement le contraire à la Commission sur les pratiques restrictives du commerce. Vous vous plaignez toujours qu'il n'y a pas assez de juristes et trop d'experts pour statuer sur la Loi sur la concurrence. Ici vous faites exactement la recommandation contraire. Avez-vous une explication à nous donner?

M. Hamel: Monsieur Ouellet, je vais répondre très brièvement et je demanderai ensuite à mes collègues d'ajouter certains détails.

[Translation]

companies by Canadian companies and not the other way round. That is what we refer to in our brief.

Mr. Ouellet: Perhaps your French text does not correspond with the English text, but here it refers to the acquisition of Canadian companies by foreign companies.

Mr. Hamel: So it does. I have the English text in front of me, and I see that there is an error in the translation. Allow me to correct it. The English text says:

Concerning the acquisition of foreign interests . . .

In french it says:

Pour ce qui est de l'acquisition par des intérêts étrangers . . .

It is the complete reverse. The French text should have said:

Pour ce qui est de l'acquisition d'intérêts étrangers . . .

On behalf of the Canadian Chamber of Commerce, I would ask you to excuse this mistake.

Mr. Ouellet: Having made this correction, what is the position of the Canadian Chamber of Commerce with respect to the possibility of Canadian companies being taken over by foreign interests? Do you think we should set a percentage? I am told that such a percentage exists in the United States; for example, it is 25% in the field of transportation. Do you think it is important to protect Canadian transportation companies from takeovers by foreign companies?

Mr. Hamel: Mr. Ouellet, we have not really talked about percentages. The Investment Canada Act stipulates standards and criteria. We are in favour of a policy that would attract foreign investment to Canada. We are happy with the standards and policies established under the Investment Canada Act to protect the Canadian transportation industry.

Mr. Ouellet: On page 8, you refer to the regulatory process, Mr. Hamel, and you end the first paragraph by saying the following:

We would urge that consideration be given to engaging transportation, rather than legal, experts to act as such commissioners.

I am surprised at this suggestion since your agency, the Chamber of Commerce, recommended the exact opposite to the Restrictive Trade Practices Commission. You are always complaining that there are not enough legal experts and too many other kinds of experts to rule on the Competition Act. Here you are making the exact opposite recommendation. Do you have an explanation to give us?

Mr. Hamel: Mr. Ouellet, I will answer very briefly and I will then ask one of my colleagues to add certain details.

[Texte]

Monsieur Ouellet, chaque situation a des exigences particulières. Vous avez absolument raison de dire qu'en ce qui concerne la Loi sur la concurrence, nous avons demandé qu'il y ait un tribunal normal ainsi que des juristes. Mais ici, étant donné les éléments techniques, nous pensons qu'il serait préférable d'avoir des experts. Je demanderais à mon collègue de vous donner plus de renseignements à ce propos.

Mr. Aspin: We feel that specialists are more readily available. They are indigenous to Canada and they will be far more practical and understanding of the appeal process, without having to resort to outside specialists' expertise, Mr. Ouellet.

Mr. Ouellet: In other words, you do not approve the suggestion made by the Minister to have part-time members who would have some expertise to complement the full-time members? You think there should be an expert board struck at the beginning with all the expertise on it immediately and not people it would draw in from time to time to complement the board. Is that what you are saying?

Mr. Aspin: No, just good grass roots transportation specialists. It could be a member if he is well versed in that particular area.

M. Eugène M. Ludwick (président, E.M. Ludwick & Associates Inc., Winnipeg): Monsieur Ouellet, nous avons suggéré l'utilisation d'experts en transport parce que quelques personnes oeuvrant au sein de l'industrie du transport se sont aperçues que lorsqu'il y a trop d'avocats, les gens ont un peu trop tendance à se comporter en adversaires aux audiences. Peut-être que ceux qui ont plus d'expérience dans le transport pourraient rendre des décisions plus rapides et plus pratiques que des avocats.

Il y a quelques avocats qui sont experts en transport, mais nous aimerions aussi trouver de bons transporteurs qui connaissent un peu la loi.

M. Ouellet: Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Ouellet. Mr. Benjamin.

• 1550

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, you talk against cross-subsidization. Some people construe this as some form of selfishness. This morning's *The Globe and Mail* says:

significantly lower fares will come only in the densest markets. Travellers on short hauls will have fewer frills, and the range of choice on long hauls will increase. De-regulation will not bring any significant reduction in average fares in Canada, although the rate of increase will slow. Real bargains have occurred on the most competitive routes, but for the most part, major U.S. airlines' fare structure has not been lower than present Canadian levels.

Gentleman, I ask you, when you were against cross-subsidization, what you are really telling this committee is that in the places where you can make a buck, whether you are a

[Traduction]

Mr. Ouellet, every situation has its particular requirements. You are absolutely right when you say that we asked for a normal tribunal, as well as legal experts, under the Competition Act. But given the technical factors that come into play here, we feel that it would be preferable to have experts. I will ask my colleague to give you more information.

M. Aspin: Nous pensons que les experts sont disponibles, ce sont des Canadiens, et ils comprennent très bien le processus d'appel; il n'est pas nécessaire de demander des experts de l'extérieur, monsieur Ouellet.

M. Ouellet: En d'autres termes, vous n'êtes pas en faveur de la proposition du ministre selon laquelle il faudrait des membres à mi-temps pour compléter la compétence des membres à plein temps? Vous pensez qu'il faut établir dès le début un tribunal d'experts, sans y ajouter des experts de temps à autre. Ai-je raison?

M. Aspin: Non, nous voulons de bons experts en transport, des gens de la base. Ils pourraient être membres du tribunal s'ils comprennent bien le domaine.

Mr. Eugène M. Ludwick (Chairman, E.M. Ludwick & Associates Inc., Winnipeg): Mr. Ouellet, we proposed transportation experts because some people who work in the transportation industry noticed that when there are too many lawyers, people are too inclined to behave as adversaries during hearings. Perhaps people who have more experience in transportation would be able to make quicker and more practical decisions than lawyers.

Some lawyers are experts in transportation, but we would prefer to have transportation experts who know something about the law.

Mr. Ouellet: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Ouellet. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Messieurs, vous parlez de subventions multiples. Pour certains c'est une forme d'égoïsme. Dans le *Globe and Mail* de ce matin on lit:

les tarifs ne baisseront vraiment que sur les lignes où le trafic est très dense. Pour les petits trajets, les passagers auront moins de confort, mais sur les grands trajets, les choix seront multipliés. La déréglementation ne changera pas vraiment les tarifs moyens au Canada, toutefois, les tarifs augmenteront lentement. Aux États-Unis, on a pu faire d'excellentes affaires sur les lignes où la concurrence est élevée, mais dans l'ensemble, les tarifs des principales compagnies aériennes américaines ne sont pas devenus plus bas que les tarifs canadiens actuels.

Messieurs, quand vous nous dites que vous êtes contre les subventions multiples, cela signifie que si vous pouvez gagner de l'argent, que vous soyez une compagnie chemin de fer-

[Text]

railroad trucking company or airline—and that is Vancouver, Toronto, Montreal, maybe Calgary, Edmonton, maybe Winnipeg, maybe Halifax—that this is fine. To hell with the rest of the country. Is this what you are saying?

Mr. Ludwick: No sir, I do not believe we have said that anywhere in our submissions.

Mr. Benjamin: It is a logical result of what you said in your submission. You said you are against cross-subsidization. Now, make up your mind. You are with this whole country. How many small chamber of commerces in the Atlantic provinces have you talked to that have said exactly the opposite to what you are saying? How many boards of trade have you talked to in Atlantic Canada, or northern Canada? I submit to you, none. You sit in Toronto and Montreal and Ottawa, in your little ivory towers, and think how many bucks you can make on the stockmarket tomorrow. Now, come off it. Cross-subsidization has to do with Confederation. It has to do with how we live together, and equalise the costs of delivering one another and our goods, in this big geography and terrible climate. You are telling us that everybody should be selfish. Now, get off this nonsense, or else tell us plainly and simply that you want everybody else in other parts of the country to take it or leave it.

Mr. Ludwick: I do not think we can say either of those things. I think what we can say is that we believe in market conditions ruling the situation as much as possible, and let the market supply and demand determine prices and services. However, in this country, there are some places where this just would not be possible. Some of the places you may have suggested, or have in mind. I believe the appeal processes, and compensation for imposed public duties, will serve well those Canadians in situations where market supply and demand are not quite appropriate.

Mr. Benjamin: How would the Canadian Chamber of Commerce like it if we picked out the City of Toronto and Montreal and Vancouver, and said that we are going to have a consumer subsidy. You people are not paying your fair share in the cost of food and the cost of a lot of other items. How would you like it, in your Canadian Chamber of Commerce mentality, if we made you people be victims of public exposures of recipients of a subsidy? How would you like it? Put the shoe on the other foot, just for a change. There is more to this country than where you guys come from.

Mr. Hamel: Maybe, I could just make one comment in response to that. We come from every part of the country. We have 500-member chambers that are in every constituency, including yours. As I mentioned in my introductory remarks, it just so happens that our transportation document, when it was in the draft stage, was reviewed at our annual meeting in Saskatoon, where everyone of those regions was present. It was a coincidental thing, but it so happens with this brief. It is not a question of our committee sitting in Toronto. Not that this would be any problem. It just so happens, in this particular instance, that it has had very wide review, including our board

[Translation]

camionnage, ou une compagnie d'aviation, vous trouvez que tout est parfait; je parle de Vancouver, Toronto, Montréal, peut-être Calgary, Edmonton peut-être Winnipeg, peut-être Halifax. Et que le reste du pays aille au diable. C'est bien ce que vous dites?

M. Ludwick: Non, monsieur, je ne crois pas que nous ayons jamais dit cela.

M. Benjamin: C'est la conclusion logique de ce que vous dites dans votre exposé. Vous dites que vous êtes contre les subventions multiples. Décidez-vous. Vous faites partie de l'ensemble du pays; combien de petites Chambres de commerce des provinces de l'Atlantique avez-vous consultées qui prétendaient exactement le contraire de ce que vous dites? Combien de Chambres de commerce avez-vous consultées dans les Maritimes ou dans le Nord du Canada? Probablement aucune. Vous êtes dans vos tours d'ivoire à Toronto, à Montréal et à Ottawa, et votre seule idée c'est de gagner le plus d'argent possible à la bourse demain. Descendez de votre piedestal. Les subventions, cela fait partie intégrante de la Confédération. Cela nous touche de près, la façon dont nous coexistons, le moyen d'égaliser le coût des produits livrés dans toutes les régions, dans ce pays où la géographie et le climat sont tellement démesurés. Vous nous dites que tout le monde devrait être égoïste. Arrêtez, je vous en prie, ou alors, dites-nous clairement et simplement que c'est à prendre ou à laisser pour le reste du pays.

M. Ludwick: Nous ne pouvons prétendre ni l'une ni l'autre de ces choses. Par contre, nous sommes convaincus que les conditions naturelles du marché doivent régler la situation le plus possible, il faut que la demande détermine les prix et les services. Toutefois, dans ce pays, il y a des régions où c'est tout simplement impossible. Certaines régions dont vous avez parlé ou auxquelles vous pensez. Je pense que ces processus d'appel, ces possibilités de compensation serviront très bien les Canadiens qui vivent dans les régions où l'offre et la demande ne suffisent pas à régler le marché.

M. Benjamin: Que dirait la Chambre de commerce du Canada si nous choisissons Toronto, Montréal et Vancouver, et si nous décidions d'imposer une subvention à la consommation. Vous ne payez pas votre part du coût de l'alimentation, de beaucoup d'autres coûts. Qu'en diriez-vous, dans votre mentalité de Chambre de commerce du Canada, si c'était vous qui deveniez les victimes? Qu'en diriez-vous? Essayez de vous imaginer de l'autre côté de la barrière, pour une fois. Dans ce pays, il y a autre chose que vos quartiers à vous.

M. Hamel: Permettez-moi une observation en réponse à cette question. Nous représentons toutes les parties du pays. Nous avons 500 Chambres de commerce membres qui se trouvent dans toutes les circonscriptions, y compris la vôtre. Comme je l'ai dit dans ma déclaration d'ouverture, nous avons eu l'occasion tout récemment, lors de notre réunion annuelle à Saskatoon, d'étudier un document sur les transports; toutes ces régions assistaient à la réunion. C'était une coïncidence, mais c'est le cas pour ce mémoire. Ce n'est pas notre Comité qui est isolé à Toronto, non pas que cela poserait un problème, mais il se trouve que dans ce cas particulier, le document a été étudié

[Texte]

of directors which has 47 people on it that come from every one of the regions of this country, including the Yukon and the Northwest Territories, and every one of the 10 provinces.

This association we represent here has, more than anything else, the interests of Canadians at heart. We are interested, fine, because we are a business association in creating wealth. It is very important to have a good transportation legislation in front of the people of Canada to ensure that this happens. Where specific regions have to be looked after, they should be looked after. It is the role of the government to decide this, but not specifically through having transportation companies cover up losses. Let us do it through other policies that put the cost straight up front, so that Canadians know exactly what they are paying for.

Mr. Benjamin: I want to tell you, sir, that you do not know one end of a boxcar from the other.

The Chairman: No, no. We have the opinions of witnesses. We have this—

Mr. Benjamin: Well, I have given my opinion.

• 1555

Mr. W. Johnston (Vice-Chairman, Transportation Committee, Canadian Chamber of Commerce): I agree with Mr. Tobin. As is so often the case, when you are writing it yourself you know what you are talking about and it is clear, but I agree it is somewhat confusing. Essentially, what we are saying is yes; if you are going to allow prices to move downward, then you should be prepared to allow them to move upward.

Mr. Tobin: Has the chamber undertaken any analysis that would indicate in your mind whether or not in an unfettered regulatory system or deregulated system, you would expect that prices would rise, decrease, remain the same? Do you have any expectation with regard to prices?

Mr. Ludwick: We have not conducted any analysis on the topic. However, our indication from watching the American scene has been that in certain markets—the very high-density markets—prices have declined due to much more competition. In some other markets, the people are now paying what it costs to fly or now costs to move a pound of freight. Occasionally, it is more. Fortunately, however, there are options for people to escape some of those higher costs in a deregulated environment, small shippers and so on, that many of them are not aware of.

For example, there are freight forwarders and consolidators, shippers' agents, etc. who can use their bargaining power to negotiate with railways and motor carriers, etc. to buy freight space at volume wholesale rates and then sell it back to smaller shippers at a better rate than they could have obtained themselves. I believe our chamber would hope that people would become more aware of what some of their alternatives are, and perhaps our problem becomes one of education.

[Traduction]

par beaucoup de gens, y compris notre conseil d'administration de 47 personnes qui viennent de toutes les régions du pays, y compris le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et chacune des 10 provinces.

Cette association que nous représentons a les intérêts des Canadiens à coeur avant tout. Effectivement, comme nous sommes une association commerciale, nous voulons créer de la richesse. C'est très important d'avoir une bonne législation sur les transports pour parvenir à cette fin. Mais lorsque certaines régions méritent des soins particuliers, il faut les leur donner. C'est au gouvernement d'en décider, mais pas forcément en demandant aux compagnies de transport de compenser les pertes. Au contraire, adoptons d'autres politiques, annonçons quels sont les coûts, pour que les Canadiens sachent exactement ce qu'ils paient.

M. Benjamin: Monsieur, je tiens à vous dire que vous ne sauriez même pas faire la différence entre le devant et l'arrière d'un wagon.

Le président: Non, non. Nous sommes là pour entendre les opinions des témoins. Nous avons . . .

M. Benjamin: Eh bien, je vous ai donné mon opinion.

M. W. Johnston (vice-président, Comité des transports, Chambre de commerce du Canada): Je suis d'accord avec M. Tobin. Le plus souvent, lorsqu'on écrit un texte soi-même on sait de quoi on parle et les idées sont claires, mais je conviens avec vous que ce texte peut porter à confusion. Notre réponse est essentiellement affirmative: si vous permettez aux prix de baisser vous devez accepter qu'ils montent.

M. Tobin: La Chambre a-t-elle entrepris des analyses qui, à votre avis, démontreraient, que l'on peut s'attendre dans un système non réglementé ou déréglementé, que les prix augmentent, baissent, ou demeurent au même niveau? Qu'attendez-vous au niveau des prix?

M. Ludwick: Nous n'avons pas étudié ce sujet. Cependant, nous avons observé qu'aux États-Unis, sur certains marchés de très haute densité, les prix ont baissé à la suite d'une forte intensification de la concurrence. Sur certains autres marchés, les gens paient l'équivalent du coût de transport aérien, et parfois plus, par livre de fret. Cependant, il existe heureusement d'autres solutions pour éviter certains de ces coûts élevés dans un milieu déréglementé, comme le recours aux petits expéditeurs, solutions que beaucoup de personnes ne connaissent pas.

Il existe, par exemple, des maisons d'expédition et des groupements de fret, des agents d'expédition, qui peuvent se servir de leur pouvoir de négociation pour négocier avec des chemins de fer et des transporteurs routiers, l'achat de l'espace de fret à des tarifs de gros, qu'ils revendent par la suite pour un meilleur tarif à de petits expéditeurs qui n'auraient pas pu l'obtenir eux-mêmes. Notre Chambre de commerce espère que les gens seront mis au courant de ces possibilités. Il se peut que l'information soit notre problème.

[Text]

Mr. Tobin: I would just indicate to you that both Mr. Carty of CP Air and Mr. Taylor of Air Canada appearing before this committee have indicated that in their judgment, air prices have pretty well bottomed out and the benefits of deregulation, so far as prices are concerned, are by and large now with us. In general prices across the board we should not expect further dramatic decreases, perhaps in some kind of special packages or deals which might be put together.

• 1600

I want to ask the chamber if they are familiar with the position taken by the provincial governments at the First Ministers' Conference in St. John's about six weeks ago. We were told by Premier Richard Hatfield, who appeared before us in Halifax, that it would be reiterated during the course of some of the discussions this past week. It said transportation would be recognized as a key tool in regional development. A request by the Premiers that this principle be up front in the new national transportation act flowing out of this exercise was unanimously passed.

Having said that, I want to ask you first of all whether you have any trouble with the premier's position. Then I would ask a supplementary question, Mr. Chairman.

Mr. Ludwick: I think our comments towards cross-subsidization would perhaps apply a little bit here. We do not really believe transportation should be used as the device or the scapegoat for making companies' or individual's needs viable. If you wish to subsidize somebody, subsidize them directly. If you wish to subsidize one industry, give it a grant. Do not make it pay artificially low freight rates because it happens to be in a funny location.

Mr. Benjamin: So it is funny out there, is it?

Mr. Ludwick: Sorry. Pardon me, I should have used the word remote.

Mr. Tobin: If I understand you correctly, you say the chamber would not be opposed, under some definition yet to be arrived at, to communities' being designated as requiring certain essential and basic minimum services, or once that designation had been made, to the government's providing the necessary funds to ensure minimum levels of transportation or to a bidding process being set up—or whatever the case might be—for transportation companies to bid on providing that service. You would not be opposed to that concept at all, would you?

Mr. Ludwick: I believe the Minister's proposals for such communities are acceptable to us.

Mr. Tobin: The Minister's proposals for such communities are very unclear. I do not know what proposals you are talking about.

Mr. Ludwick: The proposal that a tender system would be held to find a carrier who could provide, for example, a service which is to be withdrawn or a service which is required which cannot make its own way economically.

[Translation]

M. Tobin: Sachez que M. Carty de CP Air et M. Taylor d'Air Canada ont déclaré lorsqu'ils ont comparu devant ce Comité, que les tarifs aériens avaient atteint selon eux leur plus bas niveau et que nous bénéficions déjà des avantages de la déréglementation, sur le plan des prix. De façon générale, nous ne devons pas nous attendre à ce que les prix chutent encore radicalement, à moins qu'il ne s'agisse d'une entente ou d'une offre spéciale.

Je voudrais savoir si la Chambre de commerce est au courant de la position adoptée par les gouvernements provinciaux lors de la conférence des premiers ministres à St-Jean il y a environ six semaines. Le Premier ministre Richard Hatfield, qui a comparu devant nous à Halifax, nous a indiqué que cette position serait de nouveau présentée lors des discussions cette semaine. Le transport devait être reconnu comme un élément principal du développement régional. On a adopté à l'unanimité une demande des premiers ministres, à savoir que ce principe soit introduit dans la future Loi nationale sur les transports.

Cela dit, je veux vous demander tout d'abord si vous appuyez la position du Premier ministre. J'aurai ensuite une question supplémentaire à poser, monsieur le président.

M. Ludwick: Je crois que nos commentaires sur l'interfinancement sonneraient justes dans ce cas. Nous ne croyons pas vraiment que le transport devrait servir à justifier les besoins des sociétés ou des particuliers. Si vous voulez subventionner quelqu'un, subventionnez-le directement. Si vous voulez subventionner une industrie, accordez-lui une subvention. Ne lui faites pas payer des tarifs de fret artificiellement bas parce qu'elle est située au diable.

M. Benjamin: Au diable?

M. Ludwick: Excusez-moi, j'aurais dû dire dans un endroit reculé.

M. Tobin: Si je vous comprends bien, vous dites que la Chambre de commerce ne s'opposerait pas à ce que, selon une définition qui reste à établir, on désigne les localités qui nécessitent un minimum de services. Vous ne verriez pas non plus d'inconvénients à ce que, une fois cette désignation faite, le gouvernement accorde les fonds nécessaires pour assurer un minimum de services de transport, ou qu'il ait recours à un processus quelconque, qu'il s'agisse d'appel d'offres ou autres, afin que les compagnies de transport puissent se proposer d'assurer le service. Vous n'auriez pas d'objection à cette façon de procéder, n'est-ce pas?

M. Ludwick: Je crois que les propositions du ministre pour ces localités me conviennent.

M. Tobin: Les propositions du ministre dans le cas de ces localités sont très vagues. Je ne sais pas de quelles propositions il s'agit.

M. Ludwick: Il s'agit d'établir une procédure d'adjudication pour trouver un transporteur qui fournirait, par exemple, un service qu'on veut éliminer ou un service indispensable mais non rentable.

[Texte]

Mr. Tobin: The problem is the kinds of communities where the Minister might designate that as being a necessity are probably radically different from those I, or others—the Premiers—might designate that as being a necessity and my list is probably much longer than his.

Thank you very much, Mr. Chairman. I do not share Mr. Benjamin's view about the Canadian Chamber of Commerce.

Mr. Benjamin: No, you would be covering your ass.

Mr. Tobin: No, I am not covering my ass. You would be happy to know three Chambers of Commerce from my own riding—one in Corner Brook, one in Deer Lake and one in Stephenville . . .

Mr. Benjamin: Do not agree with you.

Mr. Tobin: —all appeared before our committee in Halifax, and you are right, Mr. Benjamin, they do not quite agree with your submission although they are great free enterprisers—tremendous free enterprisers. They like CN, but they like competition, so they want us to subsidize a private carrier to compete against a subsidized CN. I am not being facetious.

Let me just ask you this: It seems to me in a country as large as Canada there is a cost to pay—and this has nothing to do with government enterprise versus private enterprise; it has to do with sovereignty to some extent, especially in the north.

Some cost has to be borne to ensure that no matter where they live, people have a sense of being Canadian citizens—have an ability to move goods and themselves around this country in a reasonable manner. Would the chamber object in principle to a piece of legislation reflecting that philosophy? It would not be in the exact terms of the premier's memo, promotion, but in some other terms which would define certain regions of this country or certain communities and which would guarantee them certain basic levels of service. Would you see that as a problem in terms of the position you take in *Freedom to Move*?

• 1605

Mr. Hamel: In response to that, Mr. Chairman, I might say that there are, I think, as high a percentage of patriots in the Canadian Chamber of Commerce as there are in any other associations in this country.

Mr. Tobin: And I have never cast doubt on it.

Mr. Hamel: Pardon?

Mr. Tobin: And I have not doubted that.

Mr. Hamel: No, you have not.

Mr. Tobin: Good.

Mr. Hamel: I am just emphasizing that. I think what we would like to see in transportation policy and what we have

[Traduction]

M. Tobin: Le problème est que les localités que le ministre pourrait désigner comme exigeant un service essentiel seraient sans doute radicalement différent de celles que moi, ou d'autres—les premiers ministres—nous pourrions désigner, et ma liste est sans doute beaucoup plus longue que la sienne.

Merci beaucoup, monsieur le président, je ne suis pas du même avis que M. Benjamin à propos de la Chambre de commerce du Canada.

M. Benjamin: Non, vous essayez sans doute de vous protéger.

M. Tobin: Non, je n'essaie pas de me protéger, vous seriez heureux d'apprendre que trois Chambres de commerce de ma propre circonscription—à Corner Brook, à Deer Lake et Stephenville . . .

M. Benjamin: Ne sont pas d'accord avec vous.

M. Tobin: Elles ont toutes comparu devant notre Comité à Halifax, et vous avez raison de dire, monsieur Benjamin, qu'elles ne partagent pas entièrement votre avis bien qu'elles croient fermement à la libre entreprise. Elles aiment le CN, mais elles aiment aussi la concurrence, et elles veulent donc que nous subventionnions un transporteur privé qui ferait concurrence au CN subventionné. Ce n'est pas une plaisanterie.

Permettez-moi de vous poser la question suivante: il me semble que dans un pays aussi vaste que le Canada, nous devons assumer certains coûts—et ceci n'a rien à voir avec la question de l'entreprise publique par opposition à l'entreprise privée; ceci a trait plutôt à la souveraineté, en particulier dans le Nord.

Certains coûts doivent être assumés pour que tous les habitants, quel que soit l'endroit où ils demeurent, aient le sentiment d'être citoyens canadiens—qu'ils puissent transporter des marchandises ou qu'ils puissent voyager à travers ce pays sans trop de difficulté. La Chambre de commerce aurait-elle une objection de principe contre une loi qui refléterait ce point de vue? Elle ne reprendrait pas les termes exacts du Premier ministre mais elle définirait certaines régions du pays ou certaines localités et leur garantirait l'indispensable service de base. Cela serait-il contraire à la position que vous adoptez dans *Aller sans entraves*.

M. Hamel: En réponse à cela, monsieur le président, je dirai qu'il doit y avoir un pourcentage de patriotes aussi élevé à la Chambre de commerce du Canada que dans n'importe quelle autre association du pays.

M. Tobin: Je n'en ai jamais douté.

M. Hamel: Pardon?

M. Tobin: Je n'en ai jamais douté.

M. Hamel: Non, c'est vrai.

M. Tobin: Bien.

M. Hamel: Je ne fais qu'insister sur ce point. Dans le cas de la politique des transports, et nous l'avons dit dans notre

[Text]

said in our brief—it is consistent with all of the positions we take on issues of this kind—is that we want the minimum amount of government intervention and the maximum amount of free market system at work. We believe the free market system is the way to provide the most efficient and least cost transportation systems. Now, that is the principle.

However, we recognize that in a country like ours you are going to have, on the periphery of a principle like that, requirements to make some adjustments. All we say is that they are different policies... We have broadened out our discussion today into issues that I would call social issues, and we need other legislation. In a country as wealthy as ours there is no doubt that we can look after those situations.

But I think the basic, the majority of transportation issues, as your colleague so well referred to, are in the major markets, the major population areas and so on. Now, that is where most of the transportation takes place, for obvious reasons; that is where most of the money is spent; that is where most of the obligations are; that is where most of the savings and efficiencies can come from. Let us develop a broadly based transportation policy that is as competitive and as low cost and as safe as possible.

There will be other legislation, and maybe we will appear before you on that, that will look after the social issues that have to do with remote communities; that have to do perhaps with sovereignty issues and so on. I think they need to be handled in a different way than through a basic transportation policy.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have one last comment.

First of all, I thank you for your answers to my questions. But what I am hearing from you is that you are suggesting to us that if public duties have to be imposed or if cost is imposed, that it be done in separate legislation other than the new National Transportation Act. In other words, we should have a level playing field in so far as transportation is concerned across this country. Am I understanding you correctly?

Mr. Hamel: As a minimum we would certainly like to see that set aside and up front, so that all Canadians see the cost of that and see the benefit of it, that they realize what we are doing. This is better than having it buried inside corporations or transferring costs and cross-subsidization and so on. That is the main thrust of that particular chapter in our brief.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I think we have some others to listen to today.

I have no real quarrel with the chamber's brief, in particular their remarks on cross-subsidization. I think under the circumstances I will step down and allow someone else to question them.

[Translation]

mémoire—cela correspond à toutes les positions que nous avons adoptées là-dessus—nous voulons un minimum d'intervention gouvernementale et un marché aussi libre que possible. Nous sommes d'avis que la libre concurrence permet d'avoir des réseaux de transport les plus efficaces et les moins coûteux. C'est le principe que nous préconisons.

Cependant, nous admettons que dans un pays comme le nôtre certaines conditions exigeront des ajustements, et ce principe ne pourra pas être suivi à la lettre. Nous disons seulement qu'il y a des politiques différentes... Nous avons élargi le débat aujourd'hui pour englober des questions d'ordre social, et nous avons besoin d'autres mesures législatives. Dans un pays aussi riche que le nôtre, nous pouvons très bien en tenir compte.

Néanmoins, je crois que la plupart des questions essentielles en matière de transport, comme l'a si bien dit votre collègue, sont liées aux marchés importants, aux régions les plus peuplées. C'est là que la plupart du transport se fait, pour des raisons évidentes; c'est là que la plupart de l'argent est dépensé; c'est là où se trouve la plus grande part des obligations; c'est de là que découle le plus d'épargnes et où le rendement est le plus élevé. Essayons de mettre au point une politique globale des transports qui soit aussi compétitive, aussi rentable et aussi sûre que possible.

Il y aura d'autres mesures législatives, et peut-être comparaitrons-nous à cette occasion, qui porteront sur les questions sociales et qui touchent les localités éloignées; qui se rattachent peut-être aux questions de souveraineté et ainsi de suite. Je crois que nous devons les aborder d'une autre façon que par le truchement d'une politique de base sur les transports.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai un dernier commentaire.

Tout d'abord, je vous remercie de vos réponses à mes questions. Cependant, vous semblez nous suggérer que si l'on doit nous imposer des obligations publiques ou des coûts quelconques, cela devra relever d'une loi autre que la nouvelle loi nationale sur les transports. En d'autres termes, nous devrions être sur le même pied d'égalité dans le domaine des transports à travers le pays. Vous ai-je bien compris?

M. Hamel: Nous souhaiterions au moins que cela soit présenté ainsi pour que tous les Canadiens puissent être mis au courant des coûts et des avantages, et qu'ils soient conscients de ce nous faisons. Cela vaut mieux que de l'enterrer dans des sociétés, de transférer les coûts ou de passer par l'interfinancement. C'est le thème principal de ce chapitre de notre mémoire.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Tobin.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Monsieur le président, je crois que nous avons d'autres témoins à entendre aujourd'hui.

Je n'ai pas d'objections particulières à formuler à l'égard du mémoire de la Chambre de commerce, en particulier sur ses commentaires à propos de l'interfinancement. Je crois que

[Texte]

The Chairman: The only other person I see is Mr. Suluk.

Mr. Suluk: I have a very brief question, Mr. Chairman.

I think there has been very few, very oblique references to sovereignty during the time I have participated in this committee. I am wondering if those comments relate to the \$500 million which Canadians will be paying for a Polar Class 8 icebreaker, how exactly that fits in.

In reference to discussions regarding the north, for example, how do you see the issue of sovereignty or some other issue coming in, and what reference does it have to transportation? With regard to this discussion, there has been limited reference to sovereignty. Could you tell me how you view this and other references to remote areas? Perhaps if you presented me with a clearer picture I would be able to come up with a specific question.

Mr. Hamel: Mr. Chairman, I guess the only response we could give at this time is that we have limited ourselves in our discussion to this particular brief. This brief is a proposed policy by the Minister of Transport concerning *Freedom to Move*. We are really not prepared to broaden the discussion to include such areas as sovereignty at this time.

• 1610

The Chairman: I must say I do not understand . . .

Mr. Suluk: In what reference did you mention sovereignty?

The Chairman: The word 'sovereignty' came up in the exchange of questions, Mr. Suluk, and I am not sure who mentioned it first. I think it was part of an answer, but it may have been part of a question too. It is good question but not in terms of *Freedom to Move*. Mr. Hamel is correct. The service to the north is a different thing and your question was . . .

Mr. Suluk: I asked it because . . .

The Chairman: He answered it.

Mr. Suluk: I thought perhaps there had been muted discussions about how much the north is already getting in terms of an icebreaker and yet it really does not belong to the northern people at all. They do not use the Northwest Passage for any commercial purposes. Only the nation as a whole has arguments with other countries in relation to that.

The Chairman: I understand your concern, Mr. Suluk, but I agree with Mr. Hamel that in terms of *Freedom to Move*, the question is not even in a grey area. It is for another committee. I think they gave some evidence before that committee in the summer, I am not sure.

Do you have any other question on . . . ? He sort of answered your earlier question on the remote areas, in terms of the general question that Mr. Tobin put forward and as I

[Traduction]

dans ces conditions je vais céder mon tour et permettre à quelqu'un d'autre de leur poser des questions.

Le président: La seule autre personne que je vois est M. Suluk.

M. Suluk: J'ai une question très brève, monsieur le président.

On a très rarement fait allusion de façon détournée à la souveraineté depuis que je siège sur ce Comité. Je me demande si ces remarques portent sur les 500 millions de dollars que les Canadiens devront défrayer pour le brise-glace polaire de catégorie 8.

Pour en revenir à la discussion à propos du nord, par exemple, quel est votre point de vue sur la souveraineté et les autres questions qui s'y rattachent, et quels sont les liens avec le transport? On a très peu parlé de souveraineté dans le cadre de cette discussion. Pouvez-vous me dire quelle est votre opinion sur la question des régions éloignées? Si vous pouviez me brosser un tableau plus précis, je pourrais peut-être formuler une question précise.

M. Hamel: Monsieur le président, je crois que la seule réponse que nous pouvons donner en ce moment et que nous avons limité notre discussion à ce mémoire particulier. Il s'agit là d'un projet de politique annoncé par le ministre des Transports et intitulé *Aller sans entraves*. Nous ne pouvons vraiment pas élargir la discussion pour aborder des sujets comme la souveraineté.

Le président: Je dois dire que je ne comprends pas . . .

M. Suluk: À propos de quoi a-t-il été question de souveraineté?

Le président: Le terme «souveraineté» a été utilisé au cours de la période de questions. Je crois que c'était dans une réponse mais c'était peut-être aussi dans la question. C'est un sujet intéressant mais pas à propos d'*Aller sans entraves*. M. Hamel a raison. Le service dans le Nord est quelque chose de différent et votre question . . .

M. Suluk: Je l'ai posée car . . .

Le président: Il y a répondu.

M. Suluk: Je pensais qu'il y avait peut-être eu certaines discussions muettes sur ce que reçoit déjà le Nord avec un brise-glace alors que rien ne semble appartenir à la population du Nord. Ce passage n'est jamais utilisé à des fins commerciales. Ce n'est que le pays pris dans son ensemble qui discute de cela avec d'autres pays.

Le président: Je vous comprends bien, monsieur Suluk mais je conviens avec M. Hamel que pour ce qui est d'*Aller sans entraves* cela n'a vraiment rien à voir. C'est une question qui intéresse un autre comité et je crois que celui-ci a déjà entendu certains témoignages à cet effet au cours de l'été. Je n'en suis toutefois pas sûr.

Avez-vous d'autres questions sur . . . ? Il vous a à peu près répondu à propos des régions isolées, si j'ai bien compris la réponse donnée à la question générale posée par M. Tobin.

[Text]

understood the answer. In areas of remote distance and where there is a public interest duty to provide transportation service and goods, any subsidy should be up front and clearly defined. That is their opinion.

I am interested in page 6 in the brief. I do not quite understand this wording about the chamber's comments about the railway tracks. You mention that:

We look forward to commenting on the criteria for exercising government authority in this regard

That was in regard to the shared useage of railway tracks. Is it your plan to comment on the criteria or are you waiting for the Minister to put it in legislation?

Mr. Aspin: We are waiting for the Minister to put it in legislation because it is so complex and undetermined at this time.

The Chairman: Good.

Mr. Benjamin: I want to say that I know you are all very competent, capable people and that there is nothing personal about this. I take it the chamber is opposed to monopolies and concentration in the transportation industry. Is that a correct assumption on my part?

Mr. Aspin: No.

Mr. Benjamin: You are not opposed to monopolies.

Mr. Aspin: Would you rephrase your question then, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Are you or are you not opposed to monopolies and concentrations in transportation in Canada?

Mr. Aspin: We are opposed to them.

Mr. Benjamin: With what has been happening since deregulation in the air industry in Canada, are you opposed the takeover of EPA and the prospective takeover of Nordair by CP Air? Are you opposed to the agreement by Air Canada and PWA to absorb part of Air Ontario?

Mr. Hamel: We do not comment on individual business deals in the private sector. We feel those deals are best handled by the individuals involved and we let them answer the questions about their business dealings.

Mr. Benjamin: Do you not object then to any kind of concentration as a logical result of the deregulation that is occurring in Canada right now, whether it is with airlines or trucking industries? That is just left to the free and open market. As the airlines say themselves, it will not bring any significant reduction in fares and will bring about reduced services in isolated areas. That does not concern the chamber.

[Translation]

Dans les régions isolées où le service de transport devient un service d'utilité publique, toute subvention devrait être clairement désignée comme telle. C'est l'avis qui a été émis.

À propos de la page 6 du mémoire, je ne comprends pas exactement ce qui est dit sur les commentaires de la Chambre au sujet des voies ferrées. Vous dites

Nous espérons pouvoir faire des commentaires sur les critères selon lesquels le gouvernement pourra exercer certains pouvoirs à cet égard

Il s'agissait de l'utilisation conjointe des voies ferrées. Avez-vous l'intention de faire des commentaires sur les critères ou attendez-vous que le ministre les présente sous forme de projet de loi?

M. Aspin: Nous attendons que le ministre présente un projet de loi car tout est pour le moment très complexe et trop peu précis.

Le président: Bien.

M. Benjamin: Je sais que vous êtes tous des gens très compétents et très capables mais je suppose que la Chambre s'oppose aux monopoles et à la concentration de l'industrie des transports. Est-ce bien cela?

M. Aspin: Non.

M. Benjamin: Vous ne vous opposez pas aux monopoles?

M. Aspin: Pourriez-vous reformuler votre question, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Vous opposez-vous ou non aux monopoles et aux concentrations dans le secteur des transports au Canada?

M. Aspin: Oui, nous nous y opposons.

M. Benjamin: Avec ce qui s'est passé dans l'industrie aéronautique au Canada depuis la déréglementation, vous opposez-vous à la prise de contrôle d'EPA et au projet de prise de contrôle de Nordair par CP Air? Vous opposez-vous à l'entente entre Air Canada et PWA en vue d'absorber une partie d'Air Ontario?

M. Hamel: Nous ne faisons pas de commentaires sur les transactions individuelles dans le secteur privé. Nous estimons qu'il appartient aux personnes concernées de répondre à ce genre de questions.

M. Benjamin: Ne voyez-vous donc pas d'objections à toute forme de concentration qui résulterait logiquement de la déréglementation que l'on constate à l'heure actuelle au Canada, qu'il s'agisse des compagnies aériennes ou des transports routiers? Tout cela est en fait laissé aux forces du marché. Comme le disaient même les compagnies aériennes, cela n'amènera pas de diminution sensible des tarifs mais ne manquera pas de réduire les services dans les régions isolées. Cela n'inquiète pas la Chambre.

• 1615

Mr. Hamel: Mr. Chairman, we are concerned with everything that has to do with business in this country and transport-

M. Hamel: Monsieur le président, nous nous soucions de tout ce qui touche les affaires au Canada et les transports sont

[Texte]

tation is a very, very important element, so I must respond to your question to say that we are very interested with the development and evolution of the whole transportation scene. As far as deregulation is concerned, we believe it will lead to greater efficiencies in the transportation market . . .

Mr. Benjamin: For whom?

Mr. Hamel: . . . which will lead to greater efficiencies in the transportation market, which will lead to greater wealth for all Canadians. Now this may lead to transportation companies merging in some cases—and we talk about that in our brief—which will make them able to compete better on a global scale, in competition with international transportation companies.

As we indicated, we believe as a country we are moving towards internationalization of our trading patterns and therefore, we will have to compete on a worldwide scale. That may lead to some mergers, to some joint ventures between transportation companies. We believe that will happen when market forces cause it to happen, which will lead to greater efficiencies. I guess we are saying we would like to see the market have the greatest freedom to move in the transportation business, as it does in other areas of our economy.

Mr. Benjamin: That happened under regulated agencies, too.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hamel. I want to thank you and the members of your delegation for appearing today with your brief which, as I said earlier, is and does become part of our record, along with the exchanges we have had. Thank you very, very much for appearing today.

I would like to call the next witness with no further ado; the Canadian Shippers' Council. I understand appearing on its behalf is Mr. Hall, its chairman. I think he is in the room, and if he is, could he take the table and identify those appearing with him. We have your brief which has been circulated and it is relatively short. In a big brief, I usually ask to give the highlights; this may be just as quick for you to go through it.

I welcome Mr. Hall, and if you could identify those taking the table with you. You also have a very august looking group; august in the sense of awesome. Fine, Mr. Hall, if you could identify those with you. As I say, we have your brief and it is very brief and you may want to refer to it directly before we get into questions. Take it away.

Mr. A.H. Hall (Chairman, Canadian Shippers' Council): Thank you, Mr. Chairman. We appreciate this opportunity of appearing before you and I would like to introduce those colleagues of mine at this table. First of all, my name is Allan Hall and I am Chairman of the Canadian Shippers' Council. I represent the Canadian Manufacturers' Association on the council, and my full time occupation is Distribution Manager of Ford Glass Limited.

This is Mr. Gerry Bennett, Vice Chairman of the Canadian Shippers' Council, and Chairman of the Council's West Coast

[Traduction]

extrêmement importants si bien que je dois vous répondre que nous nous intéressons beaucoup au développement et à l'évolution de tout le secteur des transports. Pour ce qui de la déréglementation, nous estimons que cela rendra le marché des transports beaucoup plus rentable . . .

M. Benjamin: Pour qui?

M. Hamel: . . . ce qui enrichira tous les Canadiens. Peut-être que cela amènera certaines compagnies de transport à fusionner—nous en parlons dans notre mémoire—afin de devenir plus compétitives face aux autres compagnies de transport internationales.

Nous réitérons qu'à notre avis, notre pays doit internationaliser son commerce et que nous devons ainsi faire face à la concurrence internationale. Cela occasionnera peut-être certaines fusions, certaines co-participation. Nous estimons que ce sera provoqué par les forces du marché et que tout le système en deviendra plus rentable. Nous aimerions ainsi que le marché puisse fonctionner avec un minimum d'entraves dans le secteur des transports comme dans les autres secteurs de l'économie.

M. Benjamin: C'était également possible avec la réglementation.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hamel. Je vous remercie ainsi que les membres de votre délégation d'être venus aujourd'hui et de nous avoir présenté ce mémoire, qui, je le répète, fait partie intégrante de nos délibérations, tout comme les échanges que nous avons eues. Merci infiniment de votre témoignage.

J'invite maintenant les prochains témoins à s'approcher. Je crois que c'est le président de ce Conseil, M. Hall qui est ici. Il doit être dans la salle et je l'invite donc à venir s'asseoir à la table et à nous présenter ceux qui comparaissent avec lui. Nous avons reçu votre mémoire qui a été distribué et qui est relativement bref. Lorsque les mémoires sont plus longs, je demande habituellement aux témoins de nous en présenter simplement les grandes lignes. Dans votre cas, vous aurez peut-être aussi vite fait de nous le lire.

Bienvenue, monsieur Hall. Pourriez-vous nous présenter les gens qui vous accompagnent. Quelle auguste délégation, auguste au sens d'impressionnante. Monsieur Hall, je vous serais reconnaissant de nous présenter tout le monde. Je vous répète que nous avons votre mémoire entre les mains et comme il est très bref, vous pourrez peut-être nous le lire rapidement avant que nous ne passions aux questions. Allez-y.

M. A.H. Hall (Président, Canadian Shippers' Council): Merci, monsieur le président. Nous vous remercions de cette occasion de comparaître devant vous. Je vais tout d'abord vous présenter mes collègues. Tout d'abord, je m'appelle Allan Hall et je suis président du *Canadian Shippers' Council*. Je représente au sein du Conseil l'Association des manufacturiers canadiens et mon poste à plein temps est celui de directeur de la distribution de Ford Glass Limited.

Voici maintenant M. Gerry Bennett, vice-président du Canadian Shippers' Council et président du Comité de la

[Text]

Committee. His full time occupation is Vice-President of Transportation of the Council of Forest Industries of British Columbia. Mr. Robert Yarnell, Chairman of the Canadian Shippers' Council Conference Liaison Committee is representing the Canadian Mining Association on the council. His full time occupation is Manager of Traffic Department, Inco Limited.

Next is Mr. Don Chisholm, a Council Director at Large, and his full time occupation is Traffic Manager of Courtaulds (Canada) Inc. Last is our secretary, Mr. Jim Moore, Secretary of the Canadian Shippers' Council and also representing the Canadian Export Association.

Mr. Benjamin: I think we saw one of your members in Vancouver. The man we saw out in Vancouver was Mr. Bennett of COFI.

• 1620

Mr. Hall: Mr. Chairman, I would like to read through this and paraphrase it as I go because I think we have covered the main points.

First of all, as I said earlier, we wish to thank you for this opportunity to present our views.

The Canadian Shippers' Council is comprised of individual shippers and shippers' associations. Collectively, we are responsible for most of Canada's international trade. We have attached to this a membership list. If you refer to that, on page 3, you will note that we cover the majority of the larger associations representing export and import trade in Canada.

Our estimate of the amount of export trade we represent is approximately 95%. We represent the shippers' interest primarily with respect to ocean transportation.

The council was formed by shippers' associations and our major goal has the objective of providing a counterweight to the power inherent in the ocean conference cartel shipping system. Our mandate deals primarily with conditions of carriage, general rate increases, surcharges and quality of services provided by liner shipping.

On a responsive basis, the council becomes involved where there is a shared concern among shippers but where, by virtue of the cartel structure of conferences, individual shippers or groups of shippers have had their concerns ignored. Unfortunately, experience has shown that conferences feel they can impose their will over shippers whenever they feel they have achieved a dominant position. We do not, as a council, intervene in individual rate negotiations between the conferences and the shippers. The council was established as an alternative to government regulation of conferences.

You will appreciate, therefore, that the primary concern of the council is with that section of *Freedom to Move* which deals with the Shipping Conferences Exemption Act. We will not be commenting on the other sections of *Freedom to Move* about which you have already heard from many of our constituent members.

[Translation]

Côte-ouest du Conseil. Il est d'autre part à plein temps vice-président des transports du Council of Forest Industries de la Colombie-Britannique. M. Robert Yarnell, président du Comité de liaison avec les conférences du *Canadian Shippers' Council*, représente au sein du Conseil l'Association canadienne des Mines. Son poste à plein temps est directeur du service des transports d'*Inco Limited*.

Nous avons ensuite M. Don Chisholm, administrateur chargé de mission du Conseil dont le poste à plein est directeur des transports de Courtaulds (Canada) Inc.. Enfin, notre secrétaire, M. Jim Moore qui représente également l'Association canadienne des exportateurs.

M. Benjamin: Je crois que nous avons vu l'un de vos membres à Vancouver. Il s'agissait de M. Bennett de COFI.

M. Hall: Monsieur le président, j'aimerais en effet lire ceci et faire quelques commentaires au fur et à mesure car je crois que les principaux points sont ainsi couverts.

Tout d'abord, comme je le disais tout à l'heure, nous vous remercions de nous avoir invité à présenter notre point de vue.

Le Canadian Shippers' Council regroupe des expéditeurs et des Associations d'expéditeurs. Ensemble, nous sommes responsables de presque tout le commerce international du Canada. Nous avons annexé une liste de membres. Elle se trouve à la page 3 et vous y constaterez que nous couvrons la majorité des grandes associations représentant les exportateurs et les importateurs canadiens.

Nous pensons représenter environ 95 p. 100 des exportations canadiennes. Nous représentons essentiellement les intérêts des expéditeurs pour ce qui est des transports par mer.

Le Conseil a été constitué par des Associations d'expéditeurs et notre objectif principal est d'offrir un contre-poids à la puissance inhérente du cartel des conférences maritimes. Notre mandat porte essentiellement sur les conditions de transport, les majorités tarifaires générales, les frais complémentaires et la qualité des services fournis par les transporteurs maritimes.

Le Conseil intervient lorsqu'il y a entre expéditeurs un souci commun et que du fait de la structure de cartel des conférences, les expéditeurs ou groupes d'expéditeurs n'ont pu se faire entendre. Malheureusement, l'expérience a démontré que les conférences estiment pouvoir imposer leur volonté aux expéditeurs chaque fois qu'elles ont l'impression d'avoir atteint une opposition dominante. Notre Conseil n'intervient pas dans les négociations individuelles de tarifs entre les conférences maritimes et les expéditeurs. Il a été constitué comme solution de rechange à la réglementation gouvernementale des conférences maritimes.

Vous comprendrez ainsi que le souci premier du Conseil porte sur le chapitre de «Aller sans entraves» qui traite de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Nous ne ferons pas de commentaires sur les autres chapitres du Livre blanc car vous avez déjà dû beaucoup en entendre parler.

[Texte]

We appreciate this timely appearance and opportunity to appear before you because we understand that the Shipping Conferences Exemption Act is presently in the writing stage and that it is hoped that it will appear on the floor of the House sometime this month.

Our reaction to the Shipping Conferences Exemptions Act proposals in *Freedom to Move* is extremely positive in that it takes into account many of the points we have previously made to government. The council has argued that if legislation in Canada permits conference cartels to operate, it is essential that legislation also provide for countervailing powers for shippers or the views of the consumers of conference services will continue to be too often ignored by some conferences. The first line of defence for shippers should be competition, not regulation. We have therefore urged that new SCEA legislation be introduced which encourages competition both within and without conferences and to avoid measures which make it harder for competitors to enter into lines of trades. We have made recommendations in this regard and are extremely pleased to see that many of the key recommendations we have made are contained in the measures proposed. We therefore strongly support the following:

the introduction of legislative provisions which will prohibit conference carriers from requiring shippers to transport 100% of their cargo under loyalty contracts;

legislation permitting shippers to negotiate confidential service contracts with individual—and I stress “individual”—conference members;

legislation requiring conferences to allow the right of independent action by members on rates or levels of service.

We also endorse measures that will prohibit the conferences—as opposed to individual member lines—from negotiating the inland portion of a multi-modal conference rate with non-ocean carriers.

Implementation of these measures will go some way to meet the needs of Canadian users of ocean liner shipping; will introduce needed compatibility with the U.S.A. Shipping Act of 1984; and will place the onus for the negotiation of shipping terms and conditions where it belongs—namely between shippers and carriers, with minimum need for regulatory or other counterweights to legalize conferences.

However, there are growing fears among shippers at this time that the powerful conference shipping cartels may be having some success in advocating measures which would maintain the balance of negotiating power in their favour, curtailing the kind of competition envisaged in *Freedom to Move*.

[Traduction]

Nous sommes satisfaits de pouvoir donner notre avis maintenant car il semble que l'on rédige actuellement la Loi dérogatoire et qu'elle sera présentée d'ici peu à la Chambre des Communes.

Nous estimons que les propositions faites dans «Aller sans entraves» à propos de cette Loi tiennent bien compte de nombre des points de vue que nous avons soumis à d'autres occasions au gouvernement. Le Conseil a en effet déclaré que si la Loi canadienne permettait d'opérer au cartel des conférences maritimes, il était essentiel que cette Loi prévoit également des pouvoirs compensatoires pour les expéditeurs si l'on ne voulait pas que le point de vue des consommateurs des services de ces conférences maritimes ne soient pas trop souvent négligé par ces dernières. La première ligne de défense des expéditeurs doit être la concurrence et non pas la réglementation. Nous avons ainsi préconisé que la nouvelle Loi dérogatoire sur les conférences maritimes encourage la concurrence au sein et à l'extérieur des conférences et évite des mesures qui empêchent les concurrents de diversifier leurs activités. Nous avons présenté des recommandations à cet égard et sommes extrêmement satisfaits de voir que nombre d'entre elles ont été adoptées. Nous sommes donc tout à fait favorable à ce qui suit:

l'introduction de disposition législative qui empêche les transporteurs des conférences d'exiger des expéditeurs de transporter 100 p. 100 de leurs cargaisons dans le cadre de contrats de fidélité;

des dispositions qui permettent aux expéditeurs de négocier des contrats de services confidentiels avec des membres—et j'insiste sur membres—des conférences;

des dispositions exigeant que les conférences reconnaissent à leurs membres le droit de décider indépendamment de leurs tarifs ou de leurs niveaux de service.

Nous endossons également les mesures qui empêcheront les conférences—et non pas les membres individuels—de négocier l'élément de transport intérieur d'un tarif de conférence multi-modal avec des transporteurs non-maritimes.

La mise en oeuvre de ces mesures répondra en partie aux besoins des clients canadiens des compagnies de transport maritimes; assurera la compatibilité nécessaire avec la Loi américaine de 1984 sur les transports maritimes; fera retomber la responsabilité des négociations des termes et conditions de transport sur ceux à qui elle revient—entre les expéditeurs et les transporteurs, avec un minimum de réglementation et sans qu'il soit besoin de beaucoup d'autre contrepoids pour légaliser les conférences.

Toutefois, les expéditeurs s'inquiètent actuellement de plus en plus du fait que les puissants cartels de conférences maritimes puissent réussir à préconiser des mesures qui leur laisseraient l'avantage dans les négociations et limiteraient le genre de concurrence envisagée dans *Aller sans entraves*.

[Text]

We believe strongly that any emasculation of the specific proposals and the thrust of *Freedom to Move* in respect to the Shipping Conferences Exemption Act will result in the continuation of a situation which permits conferences to exploit their market power.

Having made conferences legal with changes in the ocean shipping environment, more shippers are querying whether this is even desirable. It is essential that government provide shippers with countervailing powers, or the view of shippers will continue to be largely ignored. The SCEA proposals in *Freedom to Move*, if carried forward without offsetting provisions, will achieve the most effective and desirable of all countervailing forces—namely competition on price as well as service.

We urge the committee to endorse this view and to keep a wary eye open for legislation which might include additional provisions undermining competition for Canadian export and import cargoes.

In my last paragraph, Mr. Chairman, we refer to a number of council position papers. On second thoughts on this we have withheld distributing these, however should you wish them to be distributed, we will be glad to do so. We felt that probably more papers at this stage would just be cumbersome for you. But we are quite prepared to table them, if you so desire. Thank you.

The Chairman: Mr. Hall, I want to thank you very much for your very short and succinct brief which does not leave very much ambiguity in where you stand. I must say I do compliment you also for not loading us down with more paper, which is a rather heavy burden that we have right now—to carry the briefs and even to get the briefs all together. I think perhaps that will become more relevant when we see the Shipping Conferences Exemption Act, and whatever committee—I guess it will be the Legislative committee.

We have this two-tier structure now in committee—Standing committees hear issues and problems and make a report, and then the Minister, of course, can do what he wants with the report and he prepares legislation. When the legislation gets second reading, it is referred to a Legislative committee, of which many members of this Standing Committee on Transport would switch over to the Legislative committee.

I will not get into that any further. There is quite a lot of interesting discussion amongst members as to how this new procedure is working. The Shipping Conferences Exemption Act is a perfect example and there will be an opportunity then, I would think, for further briefs—if the legislation is not borne out by your optimism and does have features in it which really concern you.

In terms of *Freedom to Move* and the philosophy there, I have your point. I just do not know . . . I know Mr. Tobin has stepped down. Mr. Benjamin, do you have some questions?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman; I was wondering, gentlemen, if what you are referring to in essence is that shippers in Canada—what you are saying to us is they are victims of

[Translation]

Nous sommes fermement d'avis que tout allègement des propositions précises et de la portée de *Aller sans entraves* à propos de la Loi dérogatoire aboutira au maintien d'une situation qui permet aux conférences d'exploiter le pouvoir dont elles disposent sur le marché.

Les conférences maritimes étant devenues légales suite à certaines modifications législatives, beaucoup d'expéditeurs se demandent si cela est même souhaitable. Il est essentiel que le gouvernement consente aux expéditeurs des pouvoirs compensatoires si l'on ne veut pas que leur point de vue soit continuellement négligé. Les propositions visant la Loi dérogatoire dans *Aller sans entraves*, représenteront, telles quelles, si elles ne sont pas assorties d'autres mesures, le contrepoids le plus efficace et le plus souhaitable possible—à savoir la concurrence sur les prix et les services.

Nous invitons instamment le Comité à endosser ce point de vue et à veiller à ce que le projet de loi n'inclut pas d'autres dispositions qui limiteraient la concurrence pour l'importation et l'exportation de marchandises canadiennes.

Au dernier paragraphe, nous faisons allusion à un certain nombre de documents émanant du conseil. Après y avoir réfléchi, nous avons décidé de ne pas vous les soumettre mais si vous les souhaitez, nous nous ferons un plaisir de les distribuer. Nous avons pensé que vous n'aviez probablement pas envie de vous encombrer davantage de papiers. Nous sommes toutefois tout à fait disposés à vous les remettre, si vous les souhaitez. Merci.

Le président: Monsieur Hall, je vous remercie infiniment de ce mémoire très bref qui expose aussi nettement que succinctement votre position. Je vous félicite d'autre part de ne pas vouloir nous encombrer de plus de papiers car nous en avons évidemment déjà beaucoup. Peut-être que cela nous sera par contre plus utile lorsque nous étudierons le projet de loi, même si je ne sais pas exactement quel comité s'en chargera. Probablement le comité législatif.

Nous avons maintenant une structure de comité à deux niveaux: les comités permanents font enquête et soumettent un rapport et le ministre peut alors faire ce qu'il souhaite de ce rapport en préparant un projet de loi. Lorsque le projet de loi a été adopté en deuxième lecture, il est renvoyé à un comité législatif, dont seront membres beaucoup de membres du Comité permanent des transports.

Je ne vous donnerai pas d'autres détails là-dessus et je dois dire que les députés discutent déjà beaucoup entre eux des avantages et des inconvénients de ce système. La loi dérogatoire sur les conférences maritimes est un excellent exemple et je crois qu'il sera alors possible de soumettre d'autres mémoires si le projet de loi ne rend pas justice à votre optimisme et contient des éléments qui vous causent du souci.

Pour ce qui est de *Aller sans entrave* et de ce que vous en pensez, c'est bien clair. Je ne sais pas . . . Je vois que M. Tobin décline. Monsieur Benjamin, avez-vous des questions?

M. Benjamin: Nous dites-vous, messieurs, qu'en fait les expéditeurs au Canada sont victimes des conférences maritimes internationales où le Canada ne compte vraiment pas

[Texte]

international shipping conferences, in which Canada is of little or no account. We do not have a merchant marine worthy of the name. So are you saying to us that the international conferences have some kind of . . . well, even infringing on our sovereignty . . . influence on what your members have to do in terms of dealing with them?

Do you want Canada, by itself, to prohibit international shipping conferences from—how do you say it?—requiring shippers to transport 100% of their cargo under loyalty contracts or the right of independence, if there was a Canadian carrier? Because, we cannot legislate on foreign carriers, except when they land in Canadian waters; the right of independent action by members on rates or levels of service—oh, I beg your pardon—permitting shippers to negotiate confidential service contracts with individual conference members. I find difficulty in reconciling all three of those items together. There seems to be a conflict in what you are saying.

• 1630

Mr. Hall: If I might back up a little, Mr. Benjamin. Under the present legislation, the Shipping Conferences Exemption Act of 1979, which is now in its second year of extension—it expired on March 31, 1984, and was extended to March, 1985, and now again until March, 1986—this legislation presently exempts the shipping conferences from the Combines Investigation Act and the Criminal Code, and permits them to operate legally in Canada. Therefore, when a Canadian shipper wishes to export, he has a choice: He can either use the conference system—foreign-owned conference vessels, as most shipping lines are owned. You go to the conference, or find an independent line.

The conferences control the majority of the shipping lines which operate in and out of Canada. An example of how much they control, at this stage, would be a new conference which has grown across the Pacific, called the Trans-Pacific West-bound Rate Agreement, which had 19 shipping lines and now is down to 17. On the North Atlantic, there are six-member lines. They probably carry 70% to 80% of the traffic across the North Atlantic. There are six small independent operators, the Russians and the Poles included, but the majority of the shipments across oceans, from and to Canada, are carried by conference lines. As I said, these conferences are permitted to operate under the Shipping Conferences Exemption Act, with fairly wide latitude. It is this latitude which, we are recommending strongly, should be curtailed.

Prior to the termination of the Act of 1979, coming up in 1984 and sometime in 1982, a survey of Canadian shippers across the country was made to ask the question: Are they in

[Traduction]

beaucoup. Nous n'avons pas de marine marchande digne de ce nom. Nous dites-vous alors que les conférences internationales, en quelque sorte, enfreignent notre souveraineté . . . dictent plus ou moins à vos membres ce qu'ils doivent faire?

Voulez-vous que le Canada empêche les conférences maritimes internationales d'exiger—je ne sais plus exactement ce que vous disiez—que les expéditeurs transportent 100 p. 100 de leur cargaison aux termes de contrats de fidélité et consentent une certaine indépendance aux transporteurs canadiens? C'est parce que nous ne pouvons légiférer les déplacements des transporteurs étrangers, sauf lorsqu'ils pénètrent les eaux canadiennes; le droit pour nos membres pour prendre des mesures indépendantes en ce qui concerne les tarifs et les niveaux de services—je vous demande pardon—permettent aux expéditeurs de négocier des contrats de services confidentiels avec les membres d'une conférence maritime à titre individuel. J'ai de la difficulté à concilier ces trois points, puisqu'ils semblent contradictoires.

M. Hall: Monsieur Benjamin, permettez-moi de revenir en arrière. En vertu de la loi actuelle, c'est-à-dire la loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, qui en est actuellement à sa deuxième année de prorogation—elle est venue à échéance le 31 mars 1984 et a été prorogée d'abord jusqu'en mars 1985, puis jusqu'en mars 1986—les conférences maritimes sont actuellement exemptes de l'application de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions et de l'application du code criminel, ce qui leur permet de fonctionner légalement au Canada. Par conséquent, lorsqu'un expéditeur canadien désire exporter, il peut, soit avoir recours au système des conférences—c'est-à-dire à des vaisseaux de conférences étrangers, étant donné que la plupart des lignes d'expéditions sont étrangères, soit se trouver une ligne indépendante.

Les conférences contrôlent la plus grande partie des lignes d'expéditions qui fonctionnent au Canada et à partir de notre pays. Pour vous expliquer à quel point elles ont la haute main sur le domaine, je vous citerai l'exemple d'une nouvelle conférence qui s'est développée dans le pacifique et appelée l'Accord sur les tarifs trans-pacifiques vers l'Ouest, qui regroupait dix-neuf lignes d'expéditions, mais n'en regroupe plus que dix-sept. Dans le nord de l'Atlantique, il existe six lignes membres de la conférence qui transportent probablement 70 à 80 p. cent de toutes les marchandises à travers l'Atlantique du nord. Il existe néanmoins six petits exploitants indépendants, dont des exploitants russes et polonais, mais la majorité des cargaisons qui traversent l'océan, à partir du Canada et vers le Canada, sont transportées par des lignes maritimes membres de la conférence. Je répète que ces conférences ont beaucoup de latitude en vertu de la loi dérogatoire sur les conférences maritimes. C'est cette latitude que nous recommandons fermement de restreindre.

Avant l'extinction de la loi de 1979, extinction qui devait survenir d'abord en 1984 et qui doit maintenant survenir en 1986, un sondage avait demandé aux expéditeurs canadiens du

[Text]

favour of the continuance of the conference system or against it? The majority of Canadian shippers were in favour of continuing the conference system; in that, besides fixing prices it gives regular service. Actions by conferences since that time—particularly the actions of the North Atlantic conferences in August of 1982, whereby, without warning, they imposed a 24% rate increase across the North Atlantic—caused the credibility of the Canadian shipper toward the conferences to be severely challenged. If such a survey were taken today, we are confident that this percentage would be drastically reduced. We are still not recommending that Canada be the lone country of the world that outlaws conferences. It would be foolhardy on our part. We could probably lose a lot of opportunities for foreign lines to service Canada. In our estimation, Canada could not go it alone against the rest of the world. Conferences are extra-territorial. You are quite correct that, on the high seas, they are foreign controlled, but Canada needs shipping.

We have always opposed the deep-sea fleet. Because, with our geographical extremities, the volumes and the various markets that Canada needs to serve—both from and to; from two coasts—and with the limited volumes that Canada has to offer, in our opinion, a deep-sea fleet would not be viable.

• 1635

However, one of the problems is that—and if I may address the three specific points on the top of page 2—under the present legislation, all conferences require shippers to commit 100% of their cargo in order to enjoy conference rates.

We are recommending that be prohibited, and *Freedom to Move* has picked up this recommendation. Our reasons are that it inhibits the opportunity of the exporter to try innovative ventures with a new independent line, or it inhibits the opportunity for a potential exporter to . . .

Mr. Benjamin: What you are saying is the present situation is such that if the conference is offering lower rates, you are still required to deal with them.

Mr. Hall: That is right. The conference will offer two rates. It offers a regular rate and a conference rate. In order to get the conference rate you must sign the conference agreement.

The Chairman: All your business.

Mr. Hall: All your business—100%.

The Chairman: It is called a cartel.

Mr. Benjamin: It is called a cartel.

[Translation]

pays s'ils étaient favorables au maintien du système de conférences ou non. La majorité des expéditeurs canadiens étaient d'accord avec le maintien des conférences parce que celles-ci, outre qu'elles fixaient les prix, offraient un service régulier. Mais les mesures prises par certaines conférences depuis ce sondage—particulièrement les mesures prises par les conférences de l'Atlantique du nord en août 1982, mesures par lesquelles elles ont imposé sans préavis une augmentation de 24 p. cent dans les tarifs à travers l'Atlantique du nord—ont beaucoup nui à la crédibilité des conférences et ont fait baissé leur cote auprès des expéditeurs canadiens. Si l'on devait reprendre ce sondage aujourd'hui, nous sommes sûrs que le nombre d'expéditeurs satisfaits serait considérablement réduit. Mais nous ne sommes pas prêts de recommander au Canada d'être le seul pays du monde à refuser de participer aux conférences, ce qui serait tout à fait téméraire de notre part. Nous y perdriions sans doute beaucoup d'occasions de voir des lignes étrangères desservir le Canada. À notre avis, inutile de songer que le Canada pourrait faire front seul contre le reste du monde. Les conférences sont des regroupements extra-territoriaux. Le Canada a besoin d'une marine marchande, même si celle-ci est contrôlée par des intérêts étrangers en haute mer, comme vous le dites à juste titre.

Nous avons toujours été contre la notion d'une flotte de haute mer, à cause de l'immensité de notre géographie, des volumes de marchandises qu'il faut transporter et des divers marchés que le Canada doit desservir à partir de ses deux côtes; étant donné le faible volume de marchandises que le Canada peut offrir en contrepartie, nous sommes d'avis qu'une flotte de haute mer ne serait pas rentable.

Permettez-moi de revenir aux trois points que nous avons énumérés au haut de notre page 2: l'un des problèmes que pose la Loi actuelle, c'est que les conférences peuvent exiger de leurs expéditeurs membres qu'ils s'engagent à transporter la totalité de leurs marchandises en vertu de contrat de clientèle, afin de pouvoir profiter des tarifs de conférence.

Nous recommandons l'abrogation de cette exigence, et *Aller sans entraves* le recommande aussi. En effet, cette imposition empêche l'exportateur de se lancer dans des entreprises innovatrices de façon indépendante avec une nouvelle ligne, et empêche des exportateurs éventuels de . . .

M. Benjamin: Dites-vous qu'en vertu de la Loi actuelle, vous êtes obligés de faire affaire avec une conférence, même si celle-ci vous offre des tarifs moins élevés.

M. Hall: C'est exact. En fait, la conférence vous offre deux tarifs, le tarif régulier et le tarif de conférence. Or, il vous est nécessaire de signer un contrat avec la conférence pour pouvoir jouir du tarif de conférence.

Le président: Cela vous engage à y transporter la totalité de vos marchandises.

M. Hall: Oui, 100 p. 100 de nos marchandises.

Le président: C'est ce qu'on appelle un cartel.

M. Benjamin: En effet, c'est un cartel.

[Texte]

The Chairman: Mr. Forrestall, I think Mr. Benjamin, as the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, would have some useful comment to make on your brief. He was muttering under his breath in an affirmative way at some of the points you made about what might be in the legislation. He is much more familiar with it than any of us here are.

Mr. Benjamin: I have not finished.

The Chairman: Fine. One question more.

Mr. Benjamin: Well, the gentlemen . . .

The Chairman: He is finished.

Mr. Benjamin: —has taken up all my time with his answer, but I appreciated his answer.

Mr. Hall: Sorry.

The Chairman: That is part of the total time, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On the legislation . . .

The Chairman: This legislation is not before us now. This is why I really am trying to move this thing along.

Mr. Benjamin: No, but your organization supports legislation permitting shippers to negotiate confidential service contracts with individual conference members.

Mr. Hall: That is right.

Mr. Benjamin: I presume that includes independent shippers who are not part of a conference.

Mr. Hall: No, actually as far as your . . .

Mr. Benjamin: What you are inviting is some kind of a rate war in order to break a cartel.

Mr. Hall: Just permit me to refer to the Shipping Conferences Exemption Act. The independent carriers do not fall under—and do not need—the protection of the Shipping Conferences Exemption Act.

Mr. Benjamin: But number 2 does not go with number 1, then. You cannot have independent carriers all around all the time.

Mr. Hall: I think that . . .

Mr. Benjamin: I am having difficulty reconciling those three items. I do not see how it will work.

Mr. Hall: First of all, if a shipper wished to present 100% of his business to a carrier, that is his privilege. He may wish to do this to negotiate a service contract to get his best deal. What we are against in the first item is the requirement of the conference that if you wish to deal with them you must give them 100%. We are suggesting something less, so this carrier has the opportunity to go to an independent shipper or carrier at any time, if he so desires.

[Traduction]

Le président: Monsieur Benjamin, le secrétaire parlementaire du Ministre des Transports, M. Forrestall, voudrait sans doute commenter le mémoire. D'ailleurs, il semblait opiner à ce que vous proposiez d'inclure au projet de loi. En outre, il s'y connaît beaucoup plus que nous tous.

M. Benjamin: Mais je n'ai pas fini.

Le président: Bien. Posez votre dernière question.

M. Benjamin: Mais le témoin . . .

Le président: Il a terminé.

M. Benjamin: . . . a répondu si longuement qu'il ne me reste plus de temps; mais sa réponse m'a satisfait.

M. Hall: Je suis désolé.

Le président: J'ai fait le décompte du temps qu'il vous reste.

M. Benjamin: Au sujet du projet de loi . . .

Le président: Mais ce n'est pas le projet de loi que nous étudions actuellement. Voilà pourquoi j'essaie de faire avancer notre discussion.

M. Benjamin: Peut-être pas, mais l'organisme qui témoigne appuie tout projet de loi qui permettrait aux expéditeurs de négocier des marchés confidentiels de services avec les membres d'une conférence à titre individuel.

M. Hall: C'est exact.

M. Benjamin: Je suppose que cela inclut des expéditeurs indépendants n'appartenant pas à une conférence maritime.

M. Hall: Non, car en ce qui concerne . . .

M. Benjamin: Mais vous ouvrez la porte à une guerre des tarifs afin de pouvoir briser le cartel.

M. Hall: Laissez-moi revenir à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Les transporteurs indépendants n'ont pas besoin de la protection qu'offre la loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

M. Benjamin: Dans ce cas, votre deuxième recommandation ne concorde pas avec la première. Il n'est pas possible d'avoir uniquement des transporteurs indépendants.

M. Hall: Je pense que . . .

M. Benjamin: J'ai de la difficulté à concilier ces trois recommandations. Je ne vois pas comment ça peut marcher.

M. Hall: Tout d'abord, si un expéditeur veut réserver 100 p. 100 de sa marchandise à un seul transporteur, c'est son privilège. Il peut vouloir le faire afin de négocier un marché de services qui lui offre les meilleurs taux. Ce à quoi nous nous opposons, dans le premier point, c'est l'obligation pour un expéditeur de réserver la totalité de ses cargaisons à des transporteurs membres de la conférence, contre le seul privilège de faire affaire avec la conférence. Nous voulons que cette obligation soit réduite, pour que le transporteur ait la possibilité de faire affaire de temps en temps avec des expéditeurs indépendants, s'ils le désirent.

[Text]

Mr. Benjamin: So you would go back to the agreed charges of the railroads. You could not have more than 75% of the business.

Mr. Hall: That is right. Something of that nature. Even the agreed charges allowed 85%, and you were still allowed to handle 15% outside of that agreed charge.

Mr. Benjamin: And mess around for a better rate.

Mr. Hall: That is right.

Mr. Benjamin: Fine. Thank you.

The Chairman: Mr. Forrestall, would you make a comment please to explain perhaps business along . . .

Mr. Forrestall: He treads perhaps where he should not. As the chairman had heard me, I just wanted to observe that I do not think you will be disappointed in SCEA. The legislation is prepared. It will be in front of us sometime this month and I hope it will be dealt with before the House adjourns for Christmas.

Could I ask you just how big a mover of goods and products we have to be before people like myself can begin to think out loud in this country, not about building a Canadian merchant marine, but about removing the obstacles already there? How big do we have to be?

• 1640

The Chairman: I am not surprised at the question, in view of the comment from Mr. Hall.

Mr. Forrestall: I had undertaken to remain silent, as is the wont of parliamentary secretaries, but I could not resist it. I do not expect an answer.

The Chairman: They are thinking.

Mr. G.E. Bennett (Vice-Chairman, Canadian Shippers' Council): I do not think it is a matter of size, I think it is a matter of what is going to happen to the economic backbone of this nation—the exports. I think you all agree that this is the backbone of our country and anything that has the slightest chance of inhibiting that strong element of our economy should be discounted. There is not just a slight chance but a very great chance that it is going to impact very adversely on the exports of this country.

Mr. Forrestall: You will understand if I do not share that concern. I do not share it because it has not been founded. The debate is 15 years old now, almost 20 years old. It seems to me that if you go down the track that suggests that we should build a Canadian merchant marine, it should be subsidized, we should be looking at cargo reservations and all of the other things, it would throw fear into anybody's heart. It would throw fear into mine.

On the other hand, if you go down the other track, the one that suggests that it is not the business of the Government of Canada to establish a Canadian merchant marine or a greater

[Translation]

M. Benjamin: Mais, dans ce cas-là, vous accepteriez de revenir au système des taxes convenues des chemins de fer. On ne pourrait donc pas exiger d'avoir plus de 75 p. 100 de tous les contrats.

M. Hall: Cela pourrait être en effet quelque chose comme cela. Mais même avec les taxes convenues, vous n'étiez obligé de leur réserver que 85 p. 100 de vos contrats, ce qui vous permettait d'agir de façon indépendante pour les autres 15 p. 100 de vos contrats.

M. Benjamin: Et d'aller à gauche et à droite pour essayer de trouver de meilleurs taux.

M. Hall: C'est exact.

M. Benjamin: Bien. Merci.

Le président: Monsieur Forrestall, seriez-vous prêt à nous expliquer . . .

M. Forrestall: Le député parle peut-être de choses qu'il ne connaît pas. Comme le président l'a si bien dit, je voulais tout simplement remarquer que la nouvelle LDCM ne vous décevra sans doute pas. Le projet de loi est déjà prêt; il sera sans doute déposé au cours du mois, et j'espère qu'il aura été adopté avant l'ajournement de Noël.

Faut-il vraiment que le Canada devienne un gros expéditeur de biens et marchandises avant de pouvoir songer—comme je le fais moi-même—non pas à bâtir sa propre marine marchande, mais uniquement songer à supprimer les obstacles qui existent déjà? Faut-il être vraiment un gros transporteur?

Le président: La question ne me surprend pas, étant donné les observations de M. Hall.

M. Forrestall: Je voulais rester silencieux, comme c'est l'habitude chez les secrétaires parlementaires, mais je n'ai pas pu résister. Je ne m'attend pas à ce que l'on me réponde.

Le président: Les témoins réfléchissent.

M. G.E. Bennett (vice-président, Canadian Shippers' Council): Cela n'a rien à voir avec le volume de marchandises transporté mais plutôt tout à voir avec les exportations qui sont le fer de lance économique de notre pays. Je pense que vous êtes tous d'accord avec cela; par conséquent, tout ce qui pourrait le moins empêcher l'épanouissement de cet élément de notre économie devrait être supprimé. Or, il y a de fortes chances que cela puisse nuire à nos exportations.

M. Forrestall: Vous comprendrez que je ne partage pas vos inquiétudes, parce qu'elles ne sont pas fondées. Le débat remonte à 15, et même à 20 ans. Si vous, vous êtes d'avis que nous devrions bâtir une marine marchande canadienne et qu'elle devrait être subventionnée, il nous faudrait alors songer à réserver un certain pourcentage des cargaisons, entre autres choses, ce qui peut en effet en inquiéter beaucoup, et notamment moi-même.

D'autre part, si vous êtes au contraire d'avis qu'il ne revient pas au gouvernement du Canada de monter une marine marchande canadienne ni d'accentuer la présence de navires

[Texte]

presence offshore—Mr. Benjamin and I disagree, but I do not think it is—I think it is our responsibility to remove the impediments that now stand in the way of that happening and allow the private sector, where they find targets of opportunity acceptable to them, their shareholders and their board of directors, to be allowed to pursue them. We maintain these artificial barriers that make it very very difficult.

As you well know, we now have 86 substantial Canadian ships, vessels, operating offshore under Canadian flags. Why can we not go that other route?

Mr. Bennett: Mr. Forrestall, since 1949, the year in which the Canadian fleet was dismantled, I think there have been about 15 separate studies, the latest one being the task force on deep sea shipping. Without exception, each one of them has confirmed that the Canadian fleet could not be viable.

I think the most comprehensive study was just completed by the task force. The Canadian Shippers' Council was represented before that group by the exporters' coalition who was really drawing attention to the potential damage that can be done to Canada's exports.

Canada is well served by the international market. It is the freest enterprises there is.

The Chairman: We are going to have this before us in another committee, and some of the members are going to be on that committee.

Mr. Ellis, you indicated that you wanted to ask a question.

Mr. Ellis: I am a little confused. I am not knowledgeable when it comes to the Canadian Shippers' Council. Am I correct in assuming you deal only with maritime shipping, or do you deal with shipping on rail, by truck and so on?

Mr. Hall: Although the Canadian Shippers' Council has that ability in its overall mandate, it concentrates on marine shipping.

Mr. Ellis: Thank you.

Mr. Skelly: Do any of the Canadian forest industries own vessels that carry their product to the market?

Mr. Bennett: I do not think any of them own vessels. I know that they have a lot of vessels on long-term charter.

Mr. Skelly: I wonder if you might be able to give us an indication of the kinds of threats to Canadian export that you indicated to Mr. Forrestall would exist. If we had a Canadian merchant fleet, what kinds of threats do you perceive?

• 1645

Mr. Bennett: If we have terminated our discussion on *Freedom to Move*, I guess I do not mind . . .

[Traduction]

canadiens en haute mer—ce sur quoi M. Benjamin et moi-même sommes en désaccord—il me semble qu'il revient au Parlement de supprimer les obstacles qui vous empêchent de nous orienter en ce sens et qui empêchent les actionnaires et les conseils d'administration du secteur privé, dans la mesure où ils acceptent ces propositions, de parvenir à cet objectif. En maintenant ces obstacles artificiels, nous leur rendons la tâche très difficile.

Vous savez bien qu'il y a actuellement 86 vaisseaux battant pavillon canadien qui transportent des marchandises en mer. Pourquoi ne pas choisir une autre orientation?

M. Bennett: Monsieur Forrestall, depuis l'année au cours de laquelle la flotte canadienne a été démantelée, c'est à dire depuis 1949, il y a eu environ quelque 15 études menées séparément, dont la dernière portait sur l'expédition de marchandises en haute mer. Chacune de ces études a confirmé sans exception qu'une flotte canadienne ne pourrait jamais être rentable.

Je pense que c'est le groupe d'étude sur l'expédition maritime en haute mer qui a publié l'étude la plus exhaustive. D'ailleurs, notre conseil y était représenté par la coalition des exportateurs qui a clairement expliqué à quel point cela pourrait être préjudiciable aux exportations canadiennes.

Le Canada est très bien servi par le marché international qui représente l'une des entreprises les plus libres qui soit.

Le président: Nous en reparlerons dans le cadre d'un autre comité auquel siégeront certains des députés qui sont ici.

Monsieur Ellis, vous vouliez poser une question?

M. Ellis: Je suis un peu confus. Je ne connais pas très bien le *Canadian Shippers Council*. Ai-je raison de croire que vous vous occupez uniquement du transport maritime des marchandises, ou est-ce que vous vous occupez également de l'expédition de marchandises par chemin de fer ou par camion entre autres?

M. Hall: Notre conseil a pour mandat de s'occuper de tous les modes d'expédition, mais il se concentre particulièrement sur l'expédition des marchandises par voie maritime.

M. Ellis: Merci.

M. Skelly: Les industries forestières canadiennes possèdent-elles leurs propres vaisseaux pour transporter leurs produits vers les marchés qu'elles desservent?

M. Bennett: Je pense qu'aucune d'entre elles ne possède ses propres bateaux. Mais je sais cependant qu'elles en nolisent beaucoup à long terme.

M. Skelly: Pourriez-vous nous dire quelles sont les menaces aux exportations canadiennes que cette proposition pourraient entraîner, comme vous l'avez dit à M. Forrestall? Quelles sont les menaces que pourraient entraîner la présence d'une flotte marchande canadienne?

M. Bennett: Si nous ne discutons plus de *Aller sans entraves*, je suis prêt à . . .

[Text]

The Chairman: I guess we have. That is why I want to get on to the next witness.

Mr. Benjamin: No, they opened up the subject.

The Chairman: It is a good question, but let us make the answer short, because we are going back to *Freedom to Move*. You raised the question. I knew when Mr. Hall mentioned the deep-sea fleet that we were going to have a question on it, but it is out of the brief. Another committee is going to deal with it later on.

Mr. Bennett: If I may just draw a very brief illustration. Right now, shipping around the world has 33% of its tonnage tied up. I am one Canadian who is very happy that there are no Canadian ships in this 33%.

The Chairman: We are going to get this back, fellows. You are going to have lots of time when this act comes before the proper committee.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have a brief comment, and then an even briefer question. First of all, gentlemen, I want to say thank you for coming and giving us your presentation. I, for one, do not have as much knowledge about the shippers' conferences, or cartels, as I would like to have. Therefore, I am not terribly comfortable asking questions about something I know very little about. I will tell you this, up front. However, having said that—and bearing in mind that we are engaged in an exercise that supposedly is going to, or should, generate more competition in the transportation industry—I would just tell you that I know my colleague, André Ouellet, is certainly much more knowledgeable and interested in this area.

At face value, I certainly endorse the three specific proposals you make to this committee to try, as much as is possible, to introduce an element of competition in a cartel system. Nevertheless, recognizing, at the same time, that the cartel, for all intents and purposes, is going to remain, and for international reasons will remain, with us for some time. It is really an international problem; not one that we can solve here. Having said that, you indicate on page 2 that:

... there are growing fears among shippers that the powerful conference shipping cartels may be having some success in advocating measures ...

That would discourage the government from proceeding with the kind of initiatives outlined in *Freedom to Move*.

You ask us to keep a wary eye on legislation that might include additional provisions undermining competition for Canadian export-import cargoes. I would want you to comment briefly on what are the grounds for these growing fears, I take it, in recent weeks, that have emerged. If you can be more specific, what ought we to keep our eyes open for, by way of legislative hooks, that may be contained in the proposed draft legislation coming forward? I ask that, again as someone who is a self-admitted innocent in the field of shippers' conferences.

[Translation]

Le président: Je suppose que nous n'en discutons plus, et c'est d'ailleurs pourquoi je voudrais passer au prochain témoin.

M. Benjamin: Ce sont les Néo-démocrates qui ont lancé le sujet.

Le président: C'est une bonne question, mais que l'on y réponde brièvement, puisque nous devons revenir à *Aller sans entraves*. Je savais bien, lorsque j'ai entendu M. Hall parler de la flotte de haute mer, que quelqu'un poserait une question, mais cela n'a rien à voir avec le mémoire. Cela doit relever d'un autre comité.

M. Bennett: Permettez-moi une brève illustration. À l'heure actuelle, pour ce qui est de l'expédition des marchandises par voie maritime, 33 p. 100 du tonnage mondial est réservé. En ce qui me concerne, je suis très heureux de savoir qu'aucun navire canadien ne fait partie de ce pourcentage.

Le président: Nous y reviendrons, messieurs. Vous aurez tout le temps voulu pour poser des questions, lorsque ce projet de loi sera à l'étude d'un autre comité.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai une petite observation, et une brève question à poser. Tout d'abord, messieurs, je vous remercie d'avoir comparu et de nous avoir présenté votre mémoire. En ce qui me concerne, je ne connais pas aussi bien que je le voudrais les conférences d'expéditeurs maritimes ni les cartels. Voilà pourquoi j'hésite à poser des questions. Mais je vous dirai directement ce que je pense. N'oublions pas, après tout, que l'exercice auquel nous nous livrons devrait permettre une concurrence encore plus vive dans l'industrie du transport; je suis sûr que mon collègue, André Ouellet, s'y connaît beaucoup mieux que moi et s'y intéresse encore plus.

A première vue, je souscris sans réserve aux trois propositions que vous avez émises devant le comité, visant à introduire, dans la mesure du possible, un élément de concurrence dans les cartels. Il faut néanmoins être prêt à reconnaître qu'à toutes fins pratiques, les cartels ne disparaîtront pas du jour au lendemain, pour toute sorte de raisons d'ordre international. Le problème est vraiment d'envergure internationale, et nous ne pouvons le résoudre ici. Cela dit, vous prétendez, à la page 2 de votre mémoire que:

... les expéditeurs craignent de plus en plus que les cartels d'expédition maritime issus de conférences puissantes puissent réussir à proposer des mesures ...

Est-ce que cela ne pourrait pas décourager notre gouvernement de lancer les initiatives proposées dans *Aller sans entraves*?

Vous nous demandez d'être très circonspects devant tout projet de loi qui pourrait inclure des dispositions supplémentaires qui mineraient la concurrence pour tous les cargos canadiens transportant de l'export-import. Pouvez-vous nous expliquer d'où proviennent ces craintes qui semblent faire surface depuis quelques semaines? Pouvez-vous être plus précis? Quels sont les pièges législatifs dont il faudrait se méfier et qui pourraient être proposés dans le projet de loi qui sera déposé bientôt? Je répète que je suis un véritable profane en ce qui concerne les conférences d'expéditeurs maritimes.

[Texte]

Mr. Hall: Thank you, Mr. Tobin. We appreciate the question, because it gives us the opportunity to air, publicly, the concerns that we have. Through our contacts—who we obviously cannot reveal—we have four specific items, which we understood may be being considered, each one of which would be changing, in our opinion, the thrust and the philosophy of *Freedom to Move*. The first is with respect to the question of confidential contracts. The proposed legislation on the bottom of page 44 in *Freedom to Move* says:

Shippers will be able to negotiate confidential service contracts with individual conference members.

It was our understanding, from our contact, that there was consideration that this be changed to permit the conferences to control these individual contracts.

Mr. Tobin: Versus individual members of the . . .

Mr. Hall: Versus individual members of the conferences.

Mr. Tobin: Okay.

Mr. Hall: The second item we have is on page 45 of *Freedom to Move* at the last paragraph, under the SCEA, which states:

Legislation will also include specific safeguards against conferences participating in the setting of multimodal (waterborne plus inland) rates. Only individual conference members will be allowed to negotiate with individual non-ocean carriers.

• 1650

Mr. Tobin: Again, not the entire . . .

Mr. Hall: Not the entire conference.

Mr. Tobin: Okay.

Mr. Hall: You see, it is our understanding that consideration is being given to having this changed to allow the conference to continue, as they do now, to negotiate these rates with the individual non-ocean carriers, say the railroads.

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Hall: Third item: Coming back to the first item with respect to freight forwarders. Although *Freedom to Move* does not refer to freight forwarders as such, it was our understanding that consideration is being given to prohibit freight forwarders from being able to negotiate confidential service contracts with individual conference members.

It is our concern that if such legislation were introduced, it would inhibit the opportunities of the small shipper who deals through the freight forwarder. The United States Shipping Act permits shippers' associations, which could possibly be interpreted to include freight forwarders, and we feel freight forwarders should not be prohibited from being able to negotiate.

[Traduction]

M. Hall: Merci, monsieur Tobin. Votre question nous permet d'exposer publiquement nos inquiétudes. Nos contacts—dont nous devons évidemment taire le nom—nous ont fait comprendre que quatre propositions pourraient être à l'étude; chacune d'entre elles pourrait changer, à notre avis, la portée et la philosophie de *Aller sans entraves*. La première proposition porte sur les marchés de services confidentiels. Au haut de la page 45 de *Aller sans entraves*, je peux lire ce qui suit:

Les autres expéditeurs pourront négocier des marchés confidentiels de services avec les membres d'une conférence maritime à titre individuel.

Nos contacts nous ont laissé entendre que l'on envisageait la possibilité de révoquer ces deux propositions pour permettre aux conférences de contrôler ces contrats individuels.

M. Tobin: Plutôt que de laisser les membres à titre individuel . . .

M. Hall: En effet, plutôt que de laisser cela entre les mains des membres de la conférence à titre individuel.

M. Tobin: Je vois.

M. Hall: Notre deuxième inquiétude a trait au dernier paragraphe du chapitre sur la LDCM, page 45 de *Aller sans entraves*:

La législation prévoira également des dispositions précises quant à l'établissement de taux de transports multimodal (transport maritime et terrestre). Seuls les membres des conférences à titre individuel seront autorisés à négocier des ententes avec les transporteurs autres que maritimes agissant également à leur propre compte.

M. Tobin: Encore une fois, ce n'est pas la totalité . . .

M. Hall: Ce n'est pas toute la conférence.

M. Tobin: Bien.

M. Hall: Vous comprenez, nous pensons qu'on envisage de modifier cette disposition pour permettre à la conférence de continuer, comme elle le fait actuellement, à négocier ces tarifs avec les transporteurs autres que maritimes, par exemple les chemins de fer.

M. Tobin: Oui.

M. Hall: Troisièmement: pour revenir à la première question au sujet des transporteurs de fret. Bien que le document *Aller sans entraves* ne parle pas spécifiquement des transporteurs de fret, nous avons cru comprendre qu'on envisageait d'interdire aux transporteurs de fret de négocier des contrats confidentiels avec les membres des conférences individuellement.

Si cette disposition était adoptée, nous craignons que cela ne restreigne les possibilités des petits expéditeurs qui traitent avec les transporteurs de fret. La loi américaine sur la navigation autorise les associations d'expéditeurs—et cela pourrait comprendre les transporteurs de fret—à négocier ce genre de chose, et nous ne pensons pas que les transporteurs de fret devraient en être empêchés.

[Text]

The fourth and last item was a question of a sunset clause. The present act has a sunset clause and the act preceding it had a sunset clause of five years. In a meeting with the ministry in March, we recommended that this five years, in view of rapid changes in the international ocean scene, such as the introduction and rise of around the world cargo carriers and severe concerns about some of the major carriers of the world, major shipping lines being in financial straits, that we will see in the next few years rapid change on the ocean scene.

We suggested that possibly a three-year act would be better, just for the concern that any legislation which may be introduced, if we are locked in for five years, it may be more loopholes can be found.

We understand that there is consideration being given to elimination of such a sunset clause, to leave an open act. We feel this would be disastrous. It would be like trying to change the Bank Act. Once it is in, it must be able to be changed and our only opportunity for change in the past has been to raise it at the time of review for revision of the act. So we would recommend strongly the continuation of a sunset clause.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me just say to the gentleman, I think it is very interesting and specific information you have given us and we will certainly undertake... I know my colleagues share an interest in keeping our eyes open and I would say to you by way of a word of friendly and free advice, do not hold your breath on seeing that legislation through the House before Christmas. I know that Mr. Forrestall speaks with the best of intentions, sincere heart and a dedicated mind. However...

Mr. Forrestall: If there is no stonewalling...

Mr. Tobin:—even a young rookie, like I...

Mr. Forrestall:—of the legislation...

Mr. Tobin:—knows unbridled optimism when I hear it.

Mr. Forrestall:—we will take care of the orderly government of this country.

The Chairman: Thanks very much, Mr. Tobin. That was an interesting question and an interesting response.

Mr. Hall, I want to thank you and your august group for appearing today. Let us hope that perhaps some of your fears are not realized in the potential bill that may be before, certainly some of us, in whatever form it takes in the legislative committee or standing committee when I know this will be gone into in further detail and perhaps a little longer than we have had the chance to do today, because we are really on the Shipping Conferences Exemption Act and you have been very ingenious in drawing our attention to your concerns about something that is so fundamental to you. Quite frankly, we have not stayed on the track of all the philosophy of *Freedom to Move* but you were in order because you mentioned confidential contracts and some other things.

I commend you on your ingenuity and your short and succinct points. Thank you.

[Translation]

Quatrièmement, c'est le dernier point, la clause de caducité. La loi actuelle contient une clause de caducité et la loi qui l'a précédée contenait une clause de cinq ans. Lors d'une réunion au Ministère en mars, nous avons recommandé de remplacer cette clause de cinq ans par une clause de trois ans. En effet, la situation évolue très rapidement sur la scène internationale, par exemple, l'introduction des gros cargos océaniques, et les difficultés financières qu'éprouveraient actuellement certaines grosses compagnies de navigation. D'ici quelques années le transport océanique va subir de gros changements.

Nous avons donc recommandé une loi de trois ans, car si nous faisons des prévisions sur cinq ans, cela donnera peut-être le temps de trouver un plus grand nombre d'échappatoires qu'on ne l'avait prévu.

Nous savons qu'on a envisagé de supprimer totalement cette clause de caducité, mais nous pensons que ce serait désastreux. C'est un peu comme si l'on essaie de changer la Loi sur les banques. Une fois qu'une mesure est adoptée, il faut pouvoir la changer, et la seule possibilité de le faire, jusqu'à présent, c'est au moment de la révision de la loi. Nous recommandons donc le maintien de la clause de caducité.

M. Tobin: Monsieur, vous venez de nous donner des informations très intéressantes et très précises et nous essaierons certainement... Je sais que mes collègues tiennent également à suivre cette situation de près mais si je peux me permettre de vous donner un conseil amical, n'espérez pas trop que ce projet de loi sera adopté d'ici Noël. Je sais que M. Forrestall parle avec les meilleures intentions du monde, une grande sincérité de coeur et un grand dévouement. Toutefois...

M. Forrestall: S'il n'y a pas d'obstruction...

M. Tobin: ... même un nouveau venu comme moi...

M. Forrestall: ... à la législation...

M. Tobin: ... reconnaît de l'optimisme débridé quand il en voit.

M. Forrestall: ... nous assurerons le gouvernement de ce pays dans l'ordre et le calme.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tobin. Une question très intéressante et une réponse très intéressante.

Monsieur Hall, je vous remercie ainsi que vos collègues pour avoir comparu aujourd'hui. Espérons que certaines de vos craintes ne se réaliseront pas; de toute façon, nous aurons l'occasion de revenir sur cette question lorsqu'elle sera à l'étude en comité législatif ou en comité permanent. Nous aurons peut-être alors l'occasion d'approfondir un peu plus cet aspect de la situation mais, pour l'instant, nous devons étudier la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes et c'est avec beaucoup d'ingéniosité que vous avez réussi à attirer notre attention sur vos préoccupations. Franchement, nous sommes sortis du sujet du document *Aller sans entraves*, mais comme vous avez eu l'esprit de parler des contrats confidentiels, c'était tout de même recevable.

Je vous félicite pour votre adresse, et également pour vos observations très succinctes. Merci.

[Texte]

We now have the next witnesses who has been waiting patiently. They are representatives of the Government of Alberta and appearing on behalf of the Government of Alberta is Mr. Clarence Roth, Deputy Minister of Planning and Services, Economic Development. Mr. Roth, if you could identify and introduce those appearing with you. I want to tell committee members, we have received a tremendous amount of material from the Government of Alberta in three very comprehensive briefs with a lot of statistical information and costing material that, frankly, in the experience of this chairman and with all the 170 briefs that we have received, is as valid and as complete as anything we have had. Mr. Roth, that will all be part of the record and will be assessed, and has been in part, for the briefs we have already received. You brought a new one today which I am going to read tonight, and we hope you will give us, in this case, an overview of those briefs so we can get into the questions.

• 1655

I certainly want to commend you for the work you and your staff have done in real statistical information. A lot of what we are dealing with here in the *Freedom to Move* is philosophy. Perhaps whatever we recommend is going to have to be tested by time, yet you have certainly put an awful lot of interesting figures before us in your material. I commend you for it, and I will ask you to introduce your compatriots and then give us an overview. After all, the Minister of Transport is from Alberta.

Mr. Clarence J. Roth (Deputy Minister, Planning and Services, Department of Economic Development, Government of Alberta): Mr. Chairman, thank you very much. With me today are Ray Bassett, the Senior Director of Transportation, Economic and Analysis, with the Alberta Department of Economic Development; and Garry Rosko, Director of Pricing Analysis with our Department of Economic Development. Both of these gentlemen are part of our Transportation Services Branch in our department.

As you indicated, Mr. Chairman, we had earlier submitted a brief to the committee which forms the October submission. That I will not refer to. I presume you have either read or had the opportunity to read; likely, you have read. We have brought an additional volume today which is some 37 pages, and you will notice that the only difference on the front is that it says 'supplemental' and that it says it is November 1985. I would like to speak to this. We will not go through all of it, but I will speak to it.

The other thing I should note is that, with that particular submission, there is also an executive summary that is a part of the Burden study work we have done. It is simply the summary of the information that was provided by the railways as confidential, and therefore, the remainder of the information in that the requirement of the railways. I was the guy who signed my life away to get that information; I guess that is the way to say it.

[Traduction]

Nos témoins suivants ont attendu patiemment. Ils représentent le gouvernement de l'Alberta et comparaissent au nom du gouvernement de l'Alberta. Nous avons M. Clarence Roth, sous-ministre au développement économique, planification et services. M. Roth, pouvez-vous nous présenter vos collègues? Je tiens à dire aux membres du Comité que nous avons reçu une énorme quantité de documents du gouvernement de l'Alberta, ces trois mémoires très exhaustifs qui contiennent beaucoup d'informations statistiques, beaucoup d'informations sur les coûts et, franchement, dans les 170 mémoires que nous avons reçus, nous n'avons rien trouvé de plus complet et de plus valable. Monsieur Roth, tout cela sera versé au dossier et évalué, et nous avons d'ailleurs commencé pour les mémoires déjà reçus. Vous en avez apporté un nouveau aujourd'hui, je vais le lire ce soir, et j'espère que pour l'instant vous allez nous donner une idée d'ensemble de ces documents pour que nous puissions vous poser des questions.

Je vous félicite pour le travail que vous avez accompli avec votre personnel, vous avez recueilli des informations statistiques solides. Ce document, *Aller sans entraves*, évolue souvent dans le domaine de la philosophie. Ce que nous recommanderons subira probablement l'épreuve du temps, mais vous avez inclus dans vos documents énormément de chiffres intéressants. Je vous en félicite et je vous demande maintenant de nous présenter vos compatriotes et de nous donner une idée de la teneur de votre intervention. Après tout, le ministre des Transports est albertain.

M. Clarence J. Roth (sous-ministre, Planification et services, ministère du Développement économique, gouvernement de l'Alberta): Monsieur le président, merci beaucoup. Je suis accompagné de Ray Bassett, directeur principal du Service des transports et de l'analyse économique du ministère du Développement économique de l'Alberta; Garry Rosko, directeur de l'analyse des prix au ministère du Développement économique. Tous deux font partie de la direction des Services de transport de notre ministère.

Comme vous l'avez dit, monsieur le président, nous avons déjà soumis un mémoire au Comité, c'était notre intervention d'octobre. Je n'ai pas l'intention de revenir sur cette intervention. J'imagine que vous l'avez lu ou que vous avez eu l'occasion d'en prendre connaissance; j'imagine que vous avez dû le lire. Nous sommes venus aujourd'hui avec un volume supplémentaire, environ 37 pages; vous constaterez que la seule différence sur la page de couverture, c'est qu'on a ajouté le mot «supplémentaire», et également la date: novembre 1985. Je vais vous parler de ce document, nous n'allons pas le lire en entier, mais j'en parlerai.

D'autre part, ce document est accompagné d'un résumé qui fait partie de l'étude Burden. En fait, c'est un résumé d'informations qui nous ont été communiquées par les chemins de fer à titre confidentiel. Par conséquent, le reste des informations qui ont servi à l'étude sont confidentielles, simplement à la demande des chemins de fer. C'est moi qui ai signé au péril de ma vie pour obtenir ces informations. Je pense ne pas exagérer.

[Text]

Mr. Tobin: I am sorry, Mr. Chairman. The executive summary is confidential information; is that what you are telling us?

Mr. Roth: No, the overall study is.

Mr. Tobin: I see, okay.

The Chairman: The summary is something fundamental which was run off for the press.

Mr. Roth: We would love it if you would put it in the press because we think it has some important points.

The Chairman: So you are going to highlight the one you gave us today, the supplemental, dated November 1985.

Mr. Roth: Correct.

The Chairman: Thank you.

Mr. Roth: I would like to thank the committee for providing the Government of Alberta with the opportunity of appearing today to comment on an issue as significant as our national transportation policy. As a representative of the Government of Alberta, we are appearing here today with two purposes in mind: first, to indicate Alberta support for the direction taken in the federal government paper *Freedom to Move*; and second, to address some specific concerns and provide suggestions on certain issues of special interest to Alberta.

The Government of Alberta agrees with the basic premise of the *Freedom to Move* paper that the Canadian transportation system needs to be provided with a new direction to ensure that Canada remains competitive in world markets in the 1980s and beyond. The orientation of the proposed changes to the needs of the users of transportation and the increased role given to the marketplace are appropriate and consistent with today's requirement for lower-cost and more efficient transportation services.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, what is the witness reading from?

Mr. Roth: I am speaking to our supplemental brief, sir.

The Chairman: He is speaking to the November 1985 brief, using his own notes, I presume.

Mr. Roth: Correct. I am simply speaking to the brief, sir.

Mr. Benjamin: Thank you.

Mr. Roth: The economic restructuring now under way means that the old approach—regulations, investment strategies and the intervention of government—must be improved drastically or replaced. Greater reliance on individual and corporate initiative in the marketplace will be required. To achieve this, a rebalancing of the respective roles of the private sector and government is necessary.

There is a significant challenge in developing a national transportation policy which fits all modes and regions. While Alberta is confident that the transportation system can accommodate increased competition in many sectors and

[Translation]

M. Tobin: Monsieur le président, excusez-moi. Le résumé est confidentiel, c'est ce que vous nous dites?

M. Roth: Non, le reste de l'étude.

M. Tobin: Je vois. D'accord.

Le président: Le résumé est un document fondamental qui a été polycopié pour la presse.

M. Roth: Nous aimerions beaucoup que vous le fassiez publier, car il contient des choses importantes.

Le président: Vous allez donc nous donner les idées principales de votre document d'aujourd'hui, le supplément daté de novembre 1985.

M. Roth: Exactement.

Le président: Merci.

M. Roth: Je tiens à remercier le Comité d'avoir donné au gouvernement de l'Alberta l'occasion de comparaître aujourd'hui pour parler d'une question particulièrement importante, la politique nationale des transports. En notre qualité de représentants du gouvernement de l'Alberta, nous comparaissons aujourd'hui avec deux objectifs: premièrement, vous faire part du soutien de l'Alberta pour les mesures énoncées dans le document gouvernemental *Aller sans entraves* et, deuxièmement, vous faire part de préoccupations précises, et vous apporter certaines suggestions sur des questions qui intéressent particulièrement l'Alberta.

Le gouvernement de l'Alberta reconnaît, tout comme *Aller sans entraves*, que le système canadien de transports a besoin d'être réorienté pour assurer au Canada sa position concurrentielle sur les marchés mondiaux pendant les années 1980 et plus tard. Les modifications nécessaires dépendent des besoins des usagers des transports et également du rôle accru que l'on accorde aujourd'hui au marché, et qui est compatible avec la nécessité de faire baisser les coûts et d'améliorer le système de transports.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement; qu'est-ce que le témoin est en train de lire?

M. Roth: Je parle de notre mémoire supplémentaire, monsieur.

Le président: J'imagine qu'il parle du mémoire de novembre 1985, d'après ses notes, j'imagine.

M. Roth: Exactement. Je parle du mémoire.

M. Benjamin: Merci.

M. Roth: La restructuration économique qui est en cours signifie que l'ancienne démarche—réglementation, stratégie d'investissement et intervention gouvernementale—doit être améliorée énormément ou remplacée. Il faut se reposer de plus en plus sur l'initiative individuelle et corporative. Pour y parvenir, il faut repenser l'équilibre des rôles respectifs du secteur privé et du gouvernement.

La mise en place d'une politique nationale des transports adaptée à tous les modes de transport et à toutes les régions représente un défi certain. L'Alberta est convaincue que le système des transports peut accueillir une concurrence accrue

[Texte]

modes, it has also recognized that the need to protect certain user groups, communities and regions will remain. There is a large portion of the Canadian transportation market where there is only one economically suitable carrier and/or where traffic volumes are light. For users in these situations, there must be a timely, low-cost form of protection. Consequently, Alberta is of the view that the proposals to increase competition and user protection are a package. Only when the two are combined will all transportation users be able to benefit from a new transportation policy. Alberta, indeed, all of western Canada, has a significant dependence on the rail mode for the movement of goods to market. Currently, approximately two-thirds of the railways' total workload occurs west of Thunder Bay. Alberta traffic alone accounts for more than 30% of the railways' total gross tonne miles. Of Alberta's total traffic, more than 60% may be considered captive. The bulk nature and volumes of commodities shipped, and the long distances to market, make it economically impractical to consider modes other than rail. Even when statutory grain traffic is excluded, more than 50% of Alberta's traffic may still be considered captive to the rail mode.

• 1700

It is this dependence on the rail mode and the ineffective shipper protection provisions of the 1967 National Transportation Act which causes Alberta to focus its attention on the user protection issues in the current transportation policy review. Therefore, my comments today will specifically address the need for user protection and provisions.

Information requirements: Information is a key ingredient to economic efficiency in a deregulated transportation environment. Rail shippers must be provided with information sufficient to allow effective transportation and marketing decisions. In addition, appropriate information is necessary to allow the required dispute resolving and shipper protection mechanisms to work effectively. Therefore, Alberta believes publicly available information must be provided in two areas. First of all, rail rates that are not contained in confidential contracts must continue to be published by the railway and distributed upon request to shippers for a nominal fee. The second area is rail cost disclosure. The United States has required public cost disclosure in the railway industry for many years. Alberta believes it is imperative that similar publication of basic railway data be provided in a form useful to shippers in Canada.

Rate Dispute Resolving Mechanisms: Alberta supports federal proposals for improving the effectiveness of dispute resolving mechanisms available to shippers. Mediation, final offer arbitration, and an improved section 23 procedure, if carefully designed, will be an effective package of provisions. A mediated resolution of a dispute is always more desirable than an imposed one. Where this course of action is not feasible, final offer arbitration and section 23 should be

[Traduction]

dans beaucoup de secteurs et dans beaucoup de modes, mais cette province reconnaît en même temps qu'il est nécessaire de protéger certains groupes d'utilisateurs, certaines collectivités et certaines régions. Une grande partie du marché des transports canadiens n'a qu'un seul transporteur possible et, parfois, les volumes de trafic sont très faibles. Dans ces situations, les usagers doivent jouir d'une forme de protection peu coûteuse. Par conséquent, l'Alberta estime que les propositions destinées à augmenter la concurrence et à mieux protéger les usagers doivent aller de pair. C'est uniquement avec ces deux conditions que les usagers pourront profiter d'une nouvelle politique des transports. L'Alberta, tout l'ouest du Canada, dépend du rail pour acheminer les biens vers le marché. À l'heure actuelle, les deux tiers environ du trafic de chemins de fer se situent à l'ouest de Thunder Bay. En Alberta, le trafic seul représente plus de 30 p. 100 des tonnes brutes par mille transportées. Plus de 60 p. 100 du trafic de l'Alberta peut être considéré comme captif. L'encombrement et les volumes de biens expédiés, la longueur des distances font que les autres modes de transport ne sont pas pratiques. Même si l'on exclut le trafic des grains statutaires, plus de 50 p. 100 du trafic de l'Alberta peut être considéré comme captif du rail.

C'est cette dépendance des chemins de fer et l'inefficacité des dispositions relatives à la protection des expéditeurs contenues dans la Loi nationale des transports de 1967 qui a poussé l'Alberta à s'intéresser aux questions de protection des usagers dans le cadre de cette révision de la politique des transports. Par conséquent, je parlerai surtout aujourd'hui de la protection des usagers et des dispositions que cela suppose.

Exigences en matière d'information: L'information est un élément clé de l'efficacité économique dans un environnement déréglementé. Les expéditeurs par chemins de fer doivent avoir suffisamment d'informations pour prendre des décisions en matière de transport et de mise en marché. De plus, les informations doivent forcément permettre aux mécanismes de solution des différends et aux mécanismes de protection des expéditeurs de fonctionner efficacement. Par conséquent, l'Alberta estime que l'information doit être librement publiée dans deux secteurs; premièrement, les tarifs de chemins de fer qui ne font pas partie de contrats confidentiels doivent continuer à être publiés par les chemins de fer et distribués, sur demande, aux expéditeurs pour un prix nominal. Deuxièmement, la publication des coûts des chemins de fer. Aux États-Unis, on exige depuis longtemps que les chemins de fer publient leurs coûts. L'Alberta pense que cela doit être fait au Canada également, sous une forme qui soit utile aux expéditeurs.

Mécanismes de solution des différends en matière de tarif: L'Alberta est d'accord avec la proposition du gouvernement fédéral pour améliorer l'efficacité des mécanismes de solution des différends qui sont à la disposition des expéditeurs. Médiation, arbitrage des dernières offres et amélioration de la procédure de l'article 23, toutes ces mesures, si elles sont conçues comme il faut, devraient être très efficaces. La médiation d'un différend est toujours préférable à une solution imposée. Évidemment, lorsque c'est impossible, l'arbitrage et

[Text]

available to all shippers as alternative mechanisms. All shippers should have access to either mechanism.

Alberta views arbitration as a concept capable of providing expeditious resolution to disputes of narrow interest between a shipper and a carrier. Actual legislation should identify only the key elements of the arbitration process. These elements which should be identified include: access to the process by all shippers; decisions to be binding upon the disputing parties; reparations are to be provided where appropriate. The arbitrator should have the power to mandate that a shipper be required to make a traffic commitment to the carrier.

Alberta believes the more specific rules of operation of the arbitration process should be provided in regulation. However, at the outset of those regulations, it should not be so specific as to restrict the effectiveness of the process. Because rate arbitration is a new concept in transportation, arbitration must be carefully examined in an ongoing federal review process and any necessary changes made as quickly as possible.

Alberta agrees with the federal proposals to expedite the section 23 process, but believes shippers should not be required to equate appeals with the public interest. The procedure should be available to all shippers to address more complex issues. The complexity of a dispute can vary, depending on the number of issues involved or the number of carriers or shippers involved. From a shipper's perspective, the amount of dollars at stake in a dispute could be the determining factor as to whether he accesses the faster arbitration process or the more formal section 23 process.

As a final point on dispute resolving mechanisms, we wish to comment on a Canadian National proposal to limit access to such mechanisms.

• 1705

CN proposes that intervention of the regulatory agency in rate disputes be based on the U.S. model and be limited to cases of appeal where market dominance of a carrier is determined. Railway rates exceed a level necessary to maintain the rail system and to attract capital, and rates exceed a threshold level of 180% of variable cost. Alberta believes the experience in the U.S. has clearly demonstrated that these rules severely constrain the Interstate Commerce Commission's jurisdiction to review rate disputes and has made it virtually impossible for a shipper to initiate the rate appeal process. We believe the intent of *Freedom To Move* to provide effective shipper protection would be lost with the adoption of the U.S. model.

Shipper protection. The federal paper contains various proposals for providing for a rail shipper who has access to only one carrier to gain access to a competing second carrier. Alberta believes the joint-line rate concept has merit for shippers who move goods in smaller car lots. The application of

[Translation]

les dispositions de l'article 23 doivent être à la disposition de tous les expéditeurs. Ceux-ci devraient pouvoir faire appel à l'un ou l'autre mécanisme.

Pour l'Alberta, l'arbitrage est un principe qui devrait permettre de régler rapidement les différends entre expéditeurs et transporteurs. La législation doit mentionner uniquement les éléments-clés du processus d'arbitrage. Ces éléments qui doivent être identifiés sont les suivants: accès au processus par tous les expéditeurs; décisions obligatoires pour les parties au différend; réparation le cas échéant. L'arbitre devrait avoir le pouvoir d'ordonner à un expéditeur de prendre certains engagements envers le transporteur au sujet du trafic.

L'Alberta estime que les détails du processus d'arbitrage devraient figurer dans la réglementation. Toutefois, au départ, il ne faudrait pas que ces règlements soient trop restreints, ce qui porterait atteinte à l'efficacité du processus. L'arbitrage sur les tarifs est un nouveau principe dans le domaine des transports, et pour cette raison le gouvernement fédéral doit suivre l'évolution de la situation de très près et effectuer des changements, le cas échéant, et le plus rapidement possible.

L'Alberta reconnaît que les propositions du gouvernement fédéral en vue d'accélérer le processus prévu par l'article 23 est une bonne idée, mais estime que les expéditeurs ne devraient pas être forcés d'assimiler les appels à l'intérêt public. La procédure devrait être à la disposition de tous les expéditeurs et pourrait servir à régler des questions plus complexes. La complexité d'un différend varie, elle dépend du nombre de problèmes, ou du nombre de transporteurs ou d'expéditeurs qui sont en cause. Du point de vue de l'expéditeur, les sommes en cause dans un différend pourraient constituer un facteur déterminant et lui permettre de choisir entre le processus d'arbitrage plus rapide et les dispositions plus officielles de l'article 23.

Une dernière observation au sujet des mécanismes de solution des différends; nous voulons parler de la proposition du Canadian National de limiter l'accès à ces mécanismes.

Le CN propose qu'on suive l'exemple américain et que l'organisme de réglementation n'intervienne dans les différends sur les tarifs que dans les cas d'appel lorsqu'un transporteur a une prépondérance certaine sur le marché. Les tarifs des chemins de fer dépassent un niveau nécessaire pour assurer la survie du réseau de chemins de fer et attirer du capital, et les tarifs dépassent un seuil de 180 p. 100 du coût variable. D'après l'Alberta, l'expérience américaine a clairement prouvé que ces règles constituent un gros obstacle pour la commission américaine *Interstate Commerce Commission* et l'empêchent d'étudier les différends de tarif tout en empêchant les expéditeurs de faire appel. Le document *Aller sans entraves* souhaite protéger les expéditeurs, mais si l'on suivait l'exemple américain, cette détermination serait perdue.

Protection des expéditeurs. Le document fédéral contient plusieurs propositions qui devraient permettre aux expéditeurs qui n'ont accès qu'à un seul transporteur de faire appel à un transporteur concurrent. D'après l'Alberta, le principe des tarifs sur voies communes a des avantages pour les expéditeurs

[Texte]

the concept to larger shippers under actual working conditions is probably less feasible. For unit train and solid train operations, a large measure of service and cost efficiency would likely be lost through increased switching and car cycle times resulting from a two-line operation. In addition, the alternate routing of the movement from origin to destination via two carriers may be less efficient than the original single carrier routing.

Canadian Pacific has proposed an alternative to joint line rates whereby the current 6.4 kilometre inter-switching limit would be extended to 15 kilometres and terminal running rights would be provided for a distance of 30 kilometres from any point of intersection of CP and CN lines. CP proposes that the concept of terminal running rights be established in legislation to allow either railway to apply to the regulatory agency to have access to the other's trackage for the purpose of providing direct service to customers. Compensation by the accessing carrier to the carrier owning a line would include 50% of the ownership costs of that line.

While *Freedom To Move* does not address the issue of inter-switching limits, we believe the extension of such limits to be a critical provision to increasing shipper access to competing rail carriers. However, extension on a strict mileage basis, as CP has proposed, is likely to be too inflexible to be effective. Alberta proposes that inter-switching limits be extended so they are determined to be the maximum distance a terminal carrier switches its own traffic at a specific intersection.

The CP proposal for terminal running rights appears to be very similar to the federal proposal for shared running rights. Alberta prefers the federal proposal, in that the provision may be initiated by the regulatory agency and there are no mileage restrictions on the concept. We believe both proposals require careful assessment of their potential impact and practical limitations prior to drafting of legislation.

Freedom To Move also proposes the imposition of joint track usage where it is justified on the basis of public interest or in consideration of economy and efficiency of the rail system. The example cited in the federal paper for potential use of this concept by sharing of road-bed down the Fraser-Thompson River corridor of British Columbia is a good one. Alberta believes joint track use in this area to be particularly suitable at appropriate traffic levels. It should result in significant cost savings to the railways through the avoidance of duplication of infrastructure.

Maximum rate protection. Alberta Economic Development recently completed a study entitled *Burden Study: 1982 Alberta Rail Traffic*, July 1985. This study examined rail carload traffic moving out of and into the province, excluding U.S. border traffic, by means of a detailed analysis which compared the variable costs incurred and revenue received by CN and CP in the haulage of Alberta traffic in 1982. The

[Traduction]

qui font de petites expéditions. Par contre, pour les gros expéditeurs, c'est probablement moins faisable. Si l'on augmentait les correspondances et si l'on modifiait les cycles pour adapter le système à l'exploitation de deux voies, on perdrait beaucoup d'avantages et le service souffrirait pour les trains unitaires et les trains normaux. De plus, les itinéraires parallèles d'un point d'origine à un point de destination sont probablement moins efficaces que l'itinéraire d'un transporteur unique.

Le Canadien Pacifique a proposé une solution autre que les tarifs sur les voies communes; il s'agirait de faire passer la limite actuelle de 6.4km pour les correspondances à 15km et les droits d'utilisation des gares seraient assurés sur une distance de 30km en provenance de n'importe lequel point ou intersection des voies du CP et du CN. Le CP propose que les droits d'utilisation des gares soient consignés dans la législation pour que l'une ou l'autre compagnie puisse demander à l'organisme de réglementation un accès aux voies de l'autre compagnie dans le but d'offrir un service direct aux clients. Le transporteur qui emprunterait les voies de l'autre transporteur verserait à celui-ci une compensation qui comprendrait 50 p. 100 des coûts de propriété de cette voie.

Aller sans entraves ne parle pas des limites de correspondance, mais nous pensons que ces limites doivent être prolongées pour permettre aux expéditeurs de faire appel à des transporteurs concurrents. Toutefois, si ces limites sont prolongées uniquement en distance, comme le CP l'a proposé, le système sera probablement trop rigide pour être efficace. L'Alberta pense que les limites de correspondance doivent être prolongées et doivent être équivalentes à la distance maximum où un transporteur fait correspondre son propre trafic à une intersection donnée.

La proposition du CP pour les droits d'utilisation des gares ressemble beaucoup à la proposition fédérale de partage des droits de passage. L'Alberta préfère la proposition fédérale car l'initiative peut venir de l'organisme de réglementation et il n'y a pas de restrictions de millage. Nous pensons que les deux propositions doivent être étudiées très soigneusement pour qu'on détermine quelles en sont les limitations pratiques avant de rédiger un projet de loi.

Aller sans entraves propose également d'imposer la double utilisation des voies lorsque l'intérêt public, des considérations économiques ou d'efficacité du réseau de chemins de fer le justifient. Le document fédéral en cite un excellent exemple, la possibilité de partager une voie dans le corridor Fraser-Rivière Thompson en Colombie-Britannique. Dans cette région, il est particulièrement souhaitable de partager les voies si les niveaux de trafic le justifient. Les chemins de fer, qui n'auraient plus à entretenir deux infrastructures, pourraient réaliser des économies importantes.

Protection maximum des tarifs. Le ministère du Développement économique de l'Alberta vient de terminer une étude intitulée *Burden Study: 1982 Alberta Rail Traffic*, juillet 1985. Cette étude se penche sur le trafic par chemin de fer à destination et en provenance de la province, à l'exclusion du trafic transfrontalier avec les États-Unis; on y étudie en détail les coûts variables et les revenus du CN et du CP pour le

[Text]

revenue-to-cost comparison allows a calculation of the contribution made by traffic to the railways' overhead costs. Results of the study indicate that Alberta traffic, including statutory grain, contributed to railway overhead costs an amount equal to 34% of variable costs directly assignable to that traffic. By comparison, throughout the total Canadian system the railways only received a contribution equal to 6% of their total variable costs.

• 1710

In a transportation environment such as Alberta's where much of the freight traffic is captive and where freight rates are set by a carrier which must recover its own infrastructure costs, ineffective rate protection in legislation allows carrier pricing practices to create a substantial financial burden on a region. The Burden Study demonstrates this problem.

Alberta believes it is imperative that the province's industries be provided every opportunity to sustain their position in increasingly competitive world markets. To allow this, the burden created by the overall level of rail freight rates must be reduced. Federal proposals to increase intramodel competition between rail carriers by means of confidential contracts, the elimination of price collusion and joint line rates have the potential of reducing rates to shippers at competitive points. However, it is our concern that rail carriers will attempt to recover revenues lost in this way by further increasing rates to the captive shipper.

Proposed measures to ensure shipper protection through improved dispute resolution include final offer arbitration and streamlined section 23 procedures. Both are essential components of a shipper protection package. However, these procedures are aimed primarily at resolving disputes, not at the overall level of rates within a region.

Alberta proposal: Alberta believes that a multi-faceted effort is required to lessen the overhead cost burden on the west while at the same time giving the railways sufficient opportunity to make up lost revenue. The first objective could be accomplished by phasing in a maximum rate limit on railway contribution ratios. A number of initiatives are required to accomplish the second objective; that is, to ensure sustainability of the rail system.

These initiatives include giving the railways greater freedom to reduce their costs, compensating the railways for imposed public duties and encouraging increased use of joint running rights.

The following maximum rate rule is proposed:

1. Maximum rate enforcement would be achieved by shipper application to the regulator for the establishment of a maximum rate. It would be the responsibility of the regulator to do

[Translation]

transport des marchandises en Alberta en 1982. La comparaison revenu-coût permet de calculer la contribution du trafic aux frais généraux des chemins de fer. D'après cette étude, le trafic en Alberta, y compris les grains statutaires, contribue aux frais généraux des chemins de fer pour 34 p. 100 des coûts variables qui sont directement attribuables à ce trafic. En comparaison, l'ensemble du réseau canadien de chemins de fer a reçu une contribution égale seulement à 6 p. 100 des coûts variables totaux.

Dans une situation comme celle de l'Alberta où le transport des marchandises est captif en grande partie, où les taux de transport sont fixés par un transporteur qui est forcé d'amortir son infrastructure, une protection législative insuffisante permet aux transporteurs d'imposer des prix qui constituent un fardeau financier considérable pour une région. L'étude effectuée par l'Alberta dont nous avons parlé explique bien ce problème.

Pour l'Alberta, il importe de donner aux industries de la province toutes les chances de maintenir leurs positions sur les marchés mondiaux qui sont de plus en plus concurrentiels. Pour y parvenir, il importe de réduire l'incidence totale des tarifs de transport. Les propositions fédérales pour augmenter la concurrence entre les différents modes de transport et entre les transporteurs par chemin de fer grâce à des contrats confidentiels, l'élimination des ententes sur les prix et les taux sur des lignes communes, toutes ces mesures devraient permettre de faire baisser les taux consentis aux expéditeurs aux points de concurrence. Toutefois, nous craignons que les chemins de fer n'essaient de compenser ces pertes de revenus par une augmentation des tarifs pour leurs expéditeurs captifs.

Les mesures destinées à protéger les expéditeurs grâce à un meilleur système de règlement des différends comprennent l'arbitrage et une procédure simplifiée dans le cadre de l'article 23. Ces deux éléments sont essentiels pour la protection des expéditeurs. Toutefois, ces procédures sont destinées avant tout à régler les différends, et ne doivent pas servir à l'établissement des prix dans une région.

Proposition de l'Alberta: L'Alberta pense qu'il faut faire des efforts sur plusieurs fronts pour diminuer le fardeau que constituent les frais généraux dans l'Ouest tout en donnant aux chemins de fer la possibilité de compenser leurs pertes de revenus. On parviendrait au premier objectif en introduisant progressivement un tarif maximum sur les rapports de contribution des chemins de fer. Un certain nombre d'initiatives sont nécessaires pour parvenir au second objectif, c'est-à-dire le maintien du réseau de chemins de fer.

Parmi ces initiatives, on pourrait donner aux chemins de fer une plus grande liberté de réduire leurs coûts, les compenser pour leurs charges publiques imposées et les encourager à exploiter des droits de passage communs.

Nous proposons la règle suivante pour le tarif maximum:

1. Il serait possible d'appliquer un tarif maximum en exigeant que l'expéditeur fasse une demande à l'organisme de réglementation pour la création d'un tarif maximum. Ce serait

[Texte]

the costing and set the rate. Public cost disclosure similar to that in the United States would avoid frivolous applications and make the regulation self-enforcing.

2. The maximum rate rule would not apply where the railways could show there is effective competition. If exemption by commodity is allowed, it must be realized that commodities having competitive options in one region of Canada may not have them in others.

3. The maximum would be a universal limit on all traffic with no differentiation by commodity.

4. The maximum would be 150% of the long-run variable cost of the movement with no key weight. The current maximum rate rule has a 15-ton key weight, which has the effect of rendering the maximum rate rule ineffective.

5. The maximum would be phased in over a five-year period, starting at 190% and dropping by 10% per year until it reached 150%. As long-run variable costs represent about 80% of railway total costs, the average mark-up required by the railways to recover all costs is a ratio 1.25. A maximum ratio of 1.50 would allow the railways to charge rates up to twice the average required.

The Burden Study clearly demonstrates that shippers into and out of Alberta, and most likely western Canada as a whole, make an excessive contribution to railway overhead costs. The corollary of this is that other parts of the rail system are not supporting their share of the overhead cost burden. While it is not possible to identify with certainty where the problems are, it is possible to speculate that the following situations may have contributed.

1. There exist unsubsidized imposed public duties; for example, TerraTransport.

2. Traffic levels in central and eastern Canada have declined creating excess capacity.

• 1715

3. Competition from other modes has reduced contribution ratios.

4. A minimum rate rule based on long-run variable costs may cause the railways to turn down traffic which if taken could make a contribution to railway constant cost recovery.

The existence of these problems, when combined with the downward pressure on railway revenues which would result from a maximum rate provision, gives rise to a concern with overall railway viability. Therefore it is necessary to give equal consideration to resolving these problems and to identifying methods for improving railway contributions through increases in revenue or decreases in cost. Considerations should include the following:

[Traduction]

alors à l'organisme de réglementation d'établir les coûts et de fixer le tarif. Les coûts étant publiés comme aux États-Unis, on éviterait ainsi les demandes non réalistes et la réglementation serait suivie plus à la lettre.

2. La règle sur le tarif maximum ne s'appliquerait pas lorsque les chemins de fer réussissent à prouver l'existence d'une concurrence véritable. Si l'on autorise les exemptions par catégorie de produit, il faut savoir que les produits qui ont des options concurrentielles dans une région du Canada peuvent se trouver dans une situation différente dans une autre région.

3. Le maximum serait une limite universelle pour tout le trafic, sans différence de produit.

4. Le maximum serait équivalent à 150 p. cent des coûts variables de transport sur des longues distances sans poids témoin. À l'heure actuelle, la règle du tarif maximum a un poids témoin de 15 tonnes, ce qui porte atteinte à l'efficacité même de la règle.

5. Le maximum serait étalé sur une période de cinq ans, et commencerait à 190 p. 100 et baisserait de 10 p. cent par année pour atteindre 150 p. 100. Étant donné que les coûts variables représentent environ 80 p. 100 des coûts totaux des chemins de fer, l'augmentation moyenne nécessaire aux chemins de fer pour entrer dans leurs coûts est un rapport de 1.25. Un rapport maximum de 1.50 permettrait aux chemins de fer d'exiger le double du prix moyen nécessaire.

L'étude Burden démontre clairement que les expéditeurs à destination et en provenance de l'Alberta, et surtout dans l'ouest du Canada en général, font une contribution excessive aux frais généraux des chemins de fer. En corollaire, il y a d'autres parties du réseau de chemins de fer qui ne paient pas leur part des frais généraux. Il est impossible d'identifier clairement quelles sont les régions problèmes, mais on peut tout de même supposer que les situations suivantes ont joué un rôle.

1. L'existence d'une charge publique imposée, par exemple, TerraTransport.

2. Les niveaux de trafic dans le centre et l'est du Canada ont baissé, ce qui a créé un excédent de capacité.

3. La concurrence d'autres modes de transport a réduit les rapports de contribution.

4. Un tarif minimum basé sur les coûts pour les longs parcours risque d'obliger les compagnies de chemins de fer de refuser de transporter des marchandises qui auraient dû en principe leur permettre de mieux recouvrer leurs frais.

Ces problèmes joints à la baisse des recettes des chemins de fer due à la fixation d'un tarif maximum risquent de saper la rentabilité générale des chemins de fer. Il faut donc essayer de résoudre ces problèmes de façon à ce que les compagnies de chemins de fer puissent améliorer leurs contributions en augmentant leurs recettes et en diminuant leurs coûts. Il faut notamment tenir compte des facteurs suivants:

[Text]

1. Cost deregulation. The railways should be given more flexibility to reduce their costs through simplification of regulatory approval procedures.

2. System rationalization. Provision should be made to facilitate abandonment of uneconomic services by the railways; or, where such services are deemed to be necessary in the public interest, direct compensation for their provision should be made. Where excess capacity exists, the railways should be encouraged to attract traffic on the basis of its contribution over and above short-run variable costs, as opposed to long-run variable costs. Also, joint track usage provides an opportunity to avoid unnecessary duplication of facilities.

3. Government-provided infrastructure and user charges. As a provider of the air, marine, and highway transportation infrastructure system in Canada, governments recover their investments through user charges at widely varying rates, depending on the mode. As rail carriers must recover their own infrastructure costs, any adjustment in the level of user charges in other modes must be carefully considered for its impact on the railways' ability to compete within the transportation system.

4. Canadian National. As a Crown corporation, CN is used as an instrument of public policy and is required to provide various services for which it is not adequately compensated. A number of questions about the role and method of operation of Crown corporations must be addressed. Of primary importance is how to compensate the Crown corporation effectively for those services provided for public policy reasons as imposed public duties, thereby removing the need for higher contributions from captive shippers.

Alberta believes the implementation of the above provisions as a package will generate cost savings for carriers while lessening the burden on the West.

Basic levels of service. With a reduction in regulation, Alberta believes it is essential that service be provided for the movement of goods and people in Canada. In this respect we view the operation of railway branch lines and air services to rural communities to be major issues for consideration in a revised transportation policy in Canada.

In Alberta's view, the rail branch lines are a basic part of the infrastructure necessary to support the fundamental economic and social activities of rural communities. We believe for the branch-line network to be operated as efficiently and cost-effectively as possible an approach to branch-line rationalization and compensation similar to that recommended in the CTC report on the inquiry into railway branch lines should be adopted.

Alberta favours an air transportation system which features unimpeded market entry and exit and pricing. Such a system likely would precipitate only minimal service disruptions in Alberta. Alberta suggests the community air service program in the U.S. be considered as a possible model for safeguarding

[Translation]

1. La déréglementation des coûts. Les compagnies doivent être libres de réduire leurs coûts grâce à une simplification de la réglementation en vigueur.

2. Rationalisation du réseau. Les chemins de fer doivent être autorisés à abandonner les parcours non rentables; parce que ces derniers sont essentiels à l'intérêt public, les chemins de fer doivent être compensés pour ces services. En cas d'excédent de capacité, les chemins de fer doivent être encouragés à accroître leurs charges en fonction des coûts variables sur les parcours de courte distance par opposition aux coûts variables sur les longs parcours. L'utilisation des voies ferrées par plusieurs compagnies de chemins de fer permettrait d'éviter le double emploi des installations.

3. Infrastructure fournie par l'État et frais à charge des usagers. L'État qui assure l'infrastructure pour le transport aérien, maritime et routier recouvre ses dépenses par le biais de redevances versées par les usagers selon des taux variables pour chaque mode de transport. Vu que les chemins de fer doivent recouvrer leurs propres coûts d'infrastructure, toute modification des redevances à charge des usagers dans les deux autres modes de transport peut être examinée compte tenu de l'incidence qu'elle aurait sur l'aptitude des chemins de fer à rester concurrentiels.

4. Le Canadien National. Étant une société de la Couronne, le CN est tenu de fournir tout un éventail de services pour lesquels il n'est pas suffisamment compensé. Il faudra examiner les modalités de fonctionnement des différentes sociétés de la Couronne. Il faudrait avant tout décider comment compenser les sociétés de la Couronne pour les services obligatoires qu'elles fournissent dans l'intérêt général, afin que ce ne soit pas les expéditeurs captifs qui soient obligés d'encaisser seuls des hausses de tarifs.

L'Alberta est d'avis que la mise en oeuvre des propositions ci-dessus permettrait de réaliser des économies pour les transporteurs tout en diminuant le coût pour l'ensemble de l'Ouest.

Niveau minimum de service. En même temps qu'on réduit le nombre de règlements en vigueur, des mesures doivent être prises pour assurer le transport des voyageurs et des marchandises au Canada. Une nouvelle politique des transports devra examiner en priorité le fonctionnement de lignes de chemins de fer secondaires ainsi que des liaisons aériennes pour les agglomérations rurales.

Nous sommes d'avis que les lignes de chemins de fer secondaires constituent une partie essentielle de l'infrastructure indispensable à la vie économique et sociale des agglomérations rurales. Si l'on veut que ce réseau fonctionne de la façon la plus efficace et rentable possible, il faudra à notre avis mettre en oeuvre la recommandation de la CCT concernant la rationalisation et les compensations de ce réseau.

Le transport aérien devra à notre avis être entièrement déréglementé tant au plan de l'exploitation qu'au plan des prix. Les perturbations que cela risque de provoquer en Alberta seront minimales à notre avis. On devrait peut-être prendre comme exemple le programme américain de transport aérien

[Texte]

communities from the loss of essential air services in Canada, particularly remote communities.

Federal Review Process. The federal government has indicated that an ongoing review will be conducted of the new legislative provisions subsequent to their introduction. Alberta supports this approach. The introduction of a number of new mechanisms and concepts into the Canadian transportation environment requires that such a review be ongoing and that where particular provisions are not working in the manner intended, the appropriate adjustments are made quickly. Shipper protection and dispute-resolving mechanisms must be carefully reviewed for their effectiveness and evolved to achieve this objective.

The introduction of confidential contracts into the rail transportation environment is a significant step in Canada. As there are potential benefits to many shippers in Canada through confidential contracts, Alberta has supported their allowance but believes that the federal government must provide a very specific review of their impact on the Canadian environment with respect to, first, the captive shipper, second, particular commodities, and third, regions.

• 1720

Finally, we recommend that the federal government, as part of the review process, undertake a burden study similar to that conducted by Alberta. The determine the extent of the shift of the burden of railway overhead costs between regions.

Mr. Chairman, in conclusion, we would note our overall support for the proposals contained in the *Freedom to Move* paper. As stated at the beginning of this presentation, our purpose in appearing before this committee is to elaborate on a number of specific issues important to Alberta transportation users. We are confident that increased competition, combined with effective shipper protection provisions, will yield a transportation system which will benefit Canadian transportation users and carriers.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Roth, I want to thank you very much for your oral exposition to supplement, as I said earlier, three very comprehensive briefs. Actually, it was a little longer than I thought, but I am going to throw it right open to questions. It was very interesting and again, like your brief, very logically developed.

Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Thank you very much, Mr. Chairman. I would share your comments that, indeed, it is an extremely detailed and succinct brief and very much to the point.

I have a number of questions, Mr. Chairman, and I would try to get through them all in my allotted time. First of all, you express some concern in your presentation about merger, about the \$20 million ceiling or kicker level for federal review on mergers and acquisitions, and you make the point that perhaps

[Traduction]

communautaire afin que les agglomérations reculées puissent continuer à être desservies.

Le processus de révision fédéral. Le gouvernement fédéral a fait savoir que les nouvelles dispositions législatives seraient revues en permanence dès leur mise en application, ce dont nous nous félicitons. La nouvelle orientation en matière de politique nationale de transport exige en effet une surveillance permanente, afin que l'on puisse aussitôt redresser le cas dès qu'il aura été constaté que telle ou telle disposition ne donne pas les résultats escomptés. Il faudra notamment surveiller que les mesures destinées à protéger les expéditeurs ainsi que les méthodes mises en place pour régler les différends répondent aux objectifs que l'on s'est fixés.

L'introduction de contrats confidentiels dans le transport ferroviaire constitue une innovation importante au Canada. Étant donné que les contrats confidentiels présentent des avantages éventuels pour les expéditeurs canadiens, nous nous sommes prononcés en faveur de leur introduction mais nous estimons néanmoins que le gouvernement fédéral devra suivre leur incidence notamment pour les expéditeurs captifs, certaines marchandises et enfin les régions.

Enfin, nous recommandons que le gouvernement entreprenne une étude sur la répartition des frais généraux des chemins de fer comme nous en avons entreprise une en Alberta. Cette étude devrait porter sur l'ensemble des régions du pays afin de déterminer la mesure dans laquelle ces charges évoluent d'une région à l'autre.

Pour conclure, nous voudrions réitérer notre soutien aux dispositions prévues dans le document *Aller sans entraves*. Ainsi que nous l'avons dit au début, nous sommes venus pour vous exposer certains problèmes qui préoccupent tout particulièrement tous ceux qui en Alberta doivent se servir du réseau de transport. Nous sommes convaincus que la concurrence accrue, doublée de mesures de protection pour les expéditeurs, donnera un système de transport satisfaisant pour tous les usagers.

Merci, monsieur le président.

Le président: Permettez-moi de vous remercier de votre exposé ainsi que des trois mémoires que vous nous avez fait parvenir. Votre exposé était plus long que je n'avais cru et je vais donc immédiatement passer aux questions.

Monsieur Tobin.

M. Tobin: Merci, monsieur le président. Nous avons effectivement entendu un exposé très détaillé et intéressant.

J'espère avoir suffisamment de temps pour poser toutes mes questions. Parlant des fusions, vous semblez exprimer des réserves quant au plafond de 20 millions de dollars à partir duquel le gouvernement fédéral institue une enquête en cas de fusion ou de prise de contrôle, en proposant notamment un

[Text]

there ought to be a different level where the federal review kicks in for each mode versus a straight \$20 million figure.

I appreciate that comment and I want you to tell the committee, if you can, what kind of levels you are looking at for each mode and which modes you suspect are more susceptible than others to take-overs, such that you are concerned about this \$20 million level. Are you concerned about trucking or are you proposing a different level for each mode?

Mr. Roth: Mr. Chairman, we have proposed that it would be appropriate to have a different level for each mode, and that is simply that the amount of investment in a trucking firm is considerably different than that of an airline, for example, because \$20 million might buy one airplane whereas \$20 million in a trucking firm is a substantial investment. Finally, you get to the rail industry, of course, and you are talking in the hundreds of millions of dollars with respect to railways. So we think it is appropriate that there be different levels. We have not attempted to set a level. We felt that Transport Canada and the CTC would have a better appreciation of the appropriate levels required.

Mr. Tobin: But are you telling us, for example, that while \$20 million may be too high in so far as trucking is concerned, it is too low with respect to other modes in the transportation industry?

Mr. Roth: That is correct.

Mr. Tobin: Let me ask this question, at least, if you have not addressed any numbers in your mind: that \$20 million is too high in so far as trucking is concerned. Can we draw that conclusion from it?

Mr. Roth: Yes, you could.

Mr. Tobin: Okay. Mr. Chairman, I have one other question on the government's review of acquisitions and mergers. What about the whole question of foreign ownership? Is that a concern you have? Would you favour seeing in legislation provisions that would provide for or allow for a maximum percentage of foreign ownership of Canadian transportation companies, or do you want to leave it wide open and let the Investment Canada Act work where applicable?

Mr. Roth: Our view is that we would not rely on mergers to increase competition and therefore have concern with respect to mergers. We believe the regulations that are in place under Investment Canada should apply and that there is, as we have indicated, a need for review.

• 1725

Mr. Tobin: I guess I am saying to you that at the time the Investment Canada Act passed through Parliament we certainly were not sitting down discussing in this kind of detail a deregulation package. We certainly were not contemplating, at least with the same clarity we are today, the transition that is likely to occur as we move into a deregulated environment.

Does this government in Alberta have any concerns that the Investment Canada Act as now written may not be sufficient to deal with the kind of transitional stage the transportation

[Translation]

chiffre différent selon les modes de transport plutôt qu'un plafond unique de 20 millions.

Quel devrait être ce chiffre pour chaque mode de transport à votre avis et dans lequel de ces derniers y a-t-il le plus grand risque de prise de contrôle? Est-ce que c'est le camionnage qui vous préoccupe plus particulièrement ou bien voudriez-vous qu'un plafond différent soit fixé pour chaque mode de transport?

M. Roth: Chaque mode de transport devrait avoir son propre plafond car les capitaux nécessaires ne sont pas du tout les mêmes; ainsi 20 millions suffisent à peine pour acheter un appareil alors que pour une entreprise de camionnage, 20 millions c'est beaucoup d'argent. Dans le transport ferroviaire, il faut investir des centaines de millions de capitaux. Les niveaux doivent donc être différents mais nous n'avons pas de chiffre à vous proposer. Le ministère des Transports et la CCT sont mieux placés que nous pour le faire.

M. Tobin: Vous voulez donc dire que 20 millions c'est peut-être trop pour le transport routier mais trop peu pour le transport ferroviaire.

M. Roth: C'est exact.

M. Tobin: Donc 20 millions, c'est trop pour le transport routier.

M. Roth: C'est exact.

M. Tobin: Parfait. Je voudrais vous poser une autre question concernant l'étude des acquisitions et des fusions effectuée par le gouvernement. Est-ce que la question de la propriété étrangère de certaines entreprises de transport vous préoccupe? À votre avis, la loi devrait-elle fixer un plafond à la participation étrangère dans les entreprises de transport canadiennes ou bien faut-il faire confiance aux seules dispositions de la Loi sur l'investissement au Canada?

M. Roth: Ce n'est pas grâce aux fusions que l'on va renforcer la concurrence, il faut donc s'en méfier. Les dispositions de la Loi sur les investissements au Canada doivent donc être appliquées et il faudra suivre la situation en permanence.

M. Tobin: Au moment où la Loi sur les investissements au Canada a été adoptée, il n'était pas question de déréglementation. Les changements que celle-ci va entraîner étaient loin d'être évidents à l'époque.

Ne pensez-vous pas que les dispositions de la Loi sur les investissements au Canada risquent de ne pas être à la hauteur de cette période de transition dans le secteur des transports,

[Texte]

industry may go through, with the possibility of substantial American acquisition of Canadian companies as we go through a two- or three-year transition period?

Mr. Roth: The Motor Vehicle Transport Act provides for motor transport boards in the provinces to review the area of trucking, which is under provincial jurisdiction, and so there we have an opportunity to make comment and make recommendation.

With respect to foreign take-over, our thought process has been that in the United States a level is established and we should be compatible with that level.

Mr. Tobin: The information and views contained on pages 15, 16 and 17 on joint line rates, joint running rates, etc., is quite interesting from the point of view that we have heard from most witnesses either a statement of support for joint line rates... and the case certainly of the railways' statement being opposed to joint line rates because of their concern about being massively short-hauled by the American industry. What you have come up with, as far as I can see, is something that reflects the concerns of the railways but at the same time would provide for joint line rates and compensation for the line owner on having to put up with joint line rates and having his competition come in and pick up the traffic.

I wonder if you can tell us how much of an analysis your ministry has done with respect to this proposal. You talk about the CP proposal and indicate to us that you have some concerns with it, but if I am reading you right you are suggesting to us that you see an advantage for joint line rates for smaller shippers but for larger shippers on high-density tracks, where they make up most of the volume, you see the possibility of the railways not being properly compensated if joint line rates are imposed and you are recommending a capital cost of the line be assigned to the... Am I following you right? Can you explain the proposal to us?

Mr. Roth: Pragmatically, we have made the observation with respect...

Mr. Tobin: I am not quite sure whether you are telling us to go ahead with joint line rates or not to go ahead or asking us to assign some additional cost on the initial capital investment in laying the track down in the first place that would compensate an owner.

Mr. Roth: We have reacted pragmatically—I think that is the way to describe it—and that is to make the observation that a small carrier may benefit from a joint line rate but that large shippers who are involved with unit trains or who are involved with solid train movements would not likely find this a beneficial approach. So we have made that simple observation.

With respect to CP's proposal, we have simply reiterated what they have suggested should occur in respect to the 50% of ownership cost being compensated for, and that was not our position.

Mr. Tobin: One other question and I would finish.

The Chairman: Okay.

[Traduction]

période au cours de laquelle de nombreuses entreprises canadiennes risquent d'être reprises par des sociétés américaines?

M. Roth: La Loi sur le transport par véhicule à moteur prévoit la constitution dans chaque province d'une commission de révision du transport routier qui est de ressort provincial, ce qui nous donne la possibilité de faire un certain nombre de recommandations.

Pour ce qui est de la prise de contrôle par des firmes étrangères, l'essentiel pour nous c'est de pouvoir concurrencer les États-Unis.

M. Tobin: Ce que vous dites aux pages 15, 16 et 17 concernant les tarifs mixtes est intéressant car la plupart des témoins se sont prononcés pour, contrairement aux chemins de fer qui risquent de se faire devancer par les compagnies ferroviaires américaines. Vous avez sans doute tenu compte des préoccupations des sociétés de chemins de fer en proposant le versement de compensations pour les tarifs mixtes au cas où les chemins de fer américains parviendraient à enlever des affaires aux compagnies de chemins de fer canadiennes.

Quel genre d'étude avez-vous fait à ce sujet? Vous exprimez certaines réserves concernant les propositions du CP tout en estimant que les tarifs mixtes pourraient présenter certains avantages pour les petits expéditeurs; par contre sur les parcours très fréquentés, les compensations versées aux compagnies de chemins de fer risquent d'être insuffisantes si les tarifs mixtes sont imposés. Pourriez-vous nous expliquer votre proposition plus en détail?

M. Roth: Nous faisons valoir que...

M. Tobin: Êtes-vous pour ou contre l'instauration de tarifs mixtes? Dans l'affirmative, voulez-vous que ce tarif soit assorti d'une compensation qui serait calculée en fonction des capitaux nécessaires pour la construction des voies ferrées?

M. Roth: Nous avons simplement constaté que les petites compagnies profiteraient sans doute d'un tarif mixte, mais que par contre les grosses compagnies qui font circuler de nombreux trains ne s'y retrouveraient sans doute pas.

En ce qui concerne la proposition du CP en vue de la compensation de 50 p. 100 des coûts de propriété, nous sommes contre.

M. Tobin: Je voudrais poser une dernière question.

Le président: Parfait.

[Text]

Mr. Tobin: On page 23 you talk about the Burden Study, and you are indicating here that you believe that some costs, if you want, have been passed along to the shippers in Alberta who are in effect, if I read you correctly, subsidizing or cross-subsidizing the losses in operations elsewhere. You make a specific example of TerraTransport in Newfoundland.

• 1730

First of all, I want to ask you whether or not you are able to substantiate that. Secondly, I want to ask you how that statement of yours, that concern that public duties are being imposed on the railways that are being passed along to shippers in Alberta... how you square that with your comments later on in the same document on page 30 about branch-line abandonment. It seems to me you are really trying to have your cake and eat it too, here. On the one hand you are saying that branch lines must be maintained for regional, social, and economic reasons, and on the other hand you are complaining that shippers are being forced to maintain services elsewhere in the country, and you may be paying a cost for that in the West.

Is that not a rather inconsistent approach to take? You cannot demand that branch lines be maintained for social reasons and demand on the other hand that TerraTransport be folded. It has to be one or the other. Which one are you dropping, the branch lines or TerraTransport?

Mr. Roth: On TerraTransport, we were simply quoting CN. They have on many occasions publicly said they lose substantial dollars in that operation.

Mr. Tobin: They also say they lose dollars on branch lines, which they would like to abandon but cannot. Now, which is it?

Mr. Roth: Mr. Chairman, about branch lines, we have indicated they are being abandoned in western Canada on certain occasions, and they are also being retained in certain instances, with a branch-line subsidy being provided. We recognize that and we are saying that where in the public interest there is provision...

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the witness would know that a subsidy is being provided for TerraTransport too. It is an identifiable amount of money.

The Chairman: I knew the question was going to come up, because you referred to it specifically in the brief. I was surprised you did not start out with it.

Mr. Tobin: I wanted to soften him up first, and catch him unawares.

Mr. Roth: Maybe I will just make the final observation on your question that they are both an imposed public duty.

Mr. Tobin: That is good. Then I take it from that final observation, which is slightly different from the way it is written in the paper, that you accept and endorse and would ask the committee to endorse the motion by the premiers in St. John's, unanimously passed, including by your own government, that there be up-front in the new NTA a statement that transportation is indeed a key tool in regional development.

[Translation]

M. Tobin: Parlant de l'étude Burden à la page 23, vous faites remarquer que certains coûts sont imputés aux sociétés ferroviaires de l'Alberta qui subventionnent ainsi les pertes encourues ailleurs. Vous avez cité l'exemple de TerraTransport à Terre-Neuve.

Quelles données ont servi à étayer votre thèse? Vous dites d'une part que les sociétés de chemins de fer de l'Alberta sont obligées d'en subventionner d'autres ce qui semble contredire vos observations à la page 30 concernant l'abandon des voies secondaires. Vous affirmez d'une part que les voies secondaires doivent être maintenues pour des régions sociologiques et économiques et d'autre part vous dites que les compagnies ferroviaires de l'ouest sont obligées de subventionner les sociétés ferroviaires d'autres régions du pays que l'on oblige à assurer certains services.

Votre attitude me paraît contradictoire. On ne peut pas exiger en même temps le maintien des voies secondaires tout en exigeant la liquidation de TerraTransport. Il faut opter pour l'un ou pour l'autre.

M. Roth: Parlant de TerraTransport, nous n'avons fait que reprendre les chiffres du CN; ils auraient perdu beaucoup d'argent dans cette affaire.

M. Tobin: Le CN affirme également perdre beaucoup d'argent pour les voies secondaires qu'on l'oblige à continuer à exploiter.

M. Roth: Certaines voies secondaires ont été abandonnées dans l'ouest du pays et d'autres au contraire restent en service grâce à des subventions spéciales. Pour autant que des subventions sont accordées pour le maintien de ces voies secondaires dans l'intérêt public...

M. Tobin: Des subventions ont été prévues pour Terra Nova.

Le président: Je savais que cette question allait être soulevée comme elle figurait dans le mémoire. Je m'étonne d'ailleurs que vous n'ayez pas commencé par là.

M. Tobin: J'ai voulu les prendre par surprise.

M. Roth: Les deux sont imposées dans l'intérêt public.

M. Tobin: Fort bien. D'où je conclus que vous appuyez la motion adoptée à l'unanimité par les premiers ministres réunis à St-Jean, y compris votre propre premier ministre, en vue de l'addition d'un préambule à la nouvelle loi sur les transports précisant que le transport est un élément clé du développement régional.

[Texte]

Mr. Roth: Yes.

Mr. Benjamin: Gentlemen, I was born in Medicine Hat and I went to school in Bassano and Torrington, and my mother lives in Edmonton, so that makes me somewhat of an Albertan.

An hon. member: But you are a socialist.

Mr. Benjamin: That is grown there too.

You talk in support of rail rates being public, yet you also talk in support of confidential rates. I am wondering how you reconcile the two. Again, you are all over the lot. You are trying to have it both ways, as my colleague just said on another matter.

Mr. Roth: We have supported the notion of confidential contracts, allowing shippers to be able to negotiate both service and price, and in those instances those are confidential. We do also acknowledge that when you have this sort of thing there is a reduction in the volume of information available, and for shippers to be well informed information is important for there to be a competitive situation.

Mr. Benjamin: Would you support the idea of confidential contracts in all ways, both domestically in Canada and internationally, particularly with Canada-U.S . . . , or just with one and not the other?

Mr. Roth: We have supported in both instances, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: What is to prevent a large manufacturer or processor in, say, central Canada from negotiating a confidential contract on movement to western Canada at the expense of some small farm implement manufacturers in your province, or small agricultural processors? How do they find out about what the big manufacturer or processor has done from central Canada as compared with the ones you have located in Alberta?

Mr. Roth: Mr. Chairman, that is why we have asked for railway cost disclosure, which provides market information. It provides the opportunity for shippers to be able then to negotiate more adequately.

• 1735

Mr. Benjamin: The railways have admitted that the railway cost of disclosure is an imperfect science. With regard to the Crow rate debate, we had the Snively study and . . . Two other consultants came in and said that Snively was overestimating their costing by at least \$120 million a year. Now, whose figures are you going to buy when this disclosure of railway costing includes water for the president's whisky?

Mr. Roth: No comment on the latter. However, Mr. Chairman, these simply provide guidelines for shippers with respect to their negotiations.

Mr. Benjamin: How does a shipper appeal, even if you had an appeal procedure, unless he suspects that a competitor has negotiated a confidential contract? He has no choice then but to appeal every one of them, even though he cannot find out.

[Traduction]

M. Roth: D'accord.

M. Benjamin: Messieurs, je suis né à Medicine Hat et j'ai été à l'école à Bassano et à Torrington; ma mère vit toujours à Edmonton ce qui fait de moi un Albertain.

Une voix: Mais vous êtes socialiste.

M. Benjamin: Le socialisme n'est pas étranger à cette région.

Vous vous êtes prononcés en même temps en faveur de la publication de tarifs ferroviaires et des contrats confidentiels. Comment pouvez-vous concilier les deux? Comme mon collègue vient de le faire remarquer, vous semblez vouloir tout avoir.

M. Roth: Nous sommes en faveur des contrats confidentiels qui permettent aux sociétés de chemins de fer de négocier leurs services et leurs prix. Par contre la concurrence exige que les renseignements soient à la disposition de tous; or, bien entendu, les contrats confidentiels auraient pour effet de réduire ces renseignements.

M. Benjamin: Êtes-vous en faveur des contrats confidentiels aussi bien pour le transport intérieur que le transport international et plus particulièrement pour le transport entre le Canada et les États-Unis ou bien dans un secteur seulement?

M. Roth: Dans les deux cas monsieur le président.

M. Benjamin: Qu'est-ce qui empêchera un gros fabricant du centre du Canada de négocier un contrat confidentiel pour le transport de marchandises à destination de l'ouest et ce aux dépens d'un petit fabricant d'équipement agricole de votre propre province? Comment est-ce que les fabricants de votre province pourraient se tenir au courant de conditions obtenues par les fabricants du centre du Canada?

M. Roth: C'est justement pourquoi les compagnies ferroviaires doivent être tenues de publier leurs coûts ce qui devrait permettre à leurs clients de négocier en connaissance de cause.

M. Benjamin: Les chemins de fer reconnaissent qu'il n'est pas si simple de rendre leurs coûts de revient publics. Il y a eu l'étude Snively concernant le tarif du Nid-du-Corbeau. D'après deux autres consultants, l'étude Snively a surestimé les coûts de 120 millions de dollars par an au moins. Comment, dans ces conditions, se fier aux chiffres, si parmi les coûts de revient des chemins de fer figure l'eau utilisée pour le whisky du Président?

M. Roth: Ces chiffres serviraient simplement à titre indicatif en vue d'une négociation entre les expéditeurs et les chemins de fer.

M. Benjamin: À supposer qu'il y ait une procédure d'appel, comment l'expéditeur peut-il s'en prévaloir s'il n'est jamais sûr qu'il y ait eu un contrat confidentiel? Dans le doute, il serait obligé d'en appeler de toutes les décisions.

[Text]

Mr. Roth: Mr. Chairman, we are agreeing with the questioner. We have said we agree with their being confidential contracts but, because of that, there is information required in the marketplace so that the individual shipper can negotiate with respect to his volume and his required service. And so we think it is important that market information be available.

Mr. Benjamin: And that includes railway costing.

Mr. Roth: Of course.

Mr. Benjamin: Okay. Lots of luck!

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin, for co-operating with . . .

Mr. Benjamin: What do you mean, co-operating? I have not finished yet.

The Chairman: Oh, I thought you had. Sorry. I was anticipating your co-operation.

We have another witness.

Mr. Benjamin: That is good.

The Chairman: We have three fine briefs from the Government of Alberta.

Continue, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: With regard to trucking regulation on interprovincial and international trucking—Alberta will be concerned with what goes inside their own borders—would you be amenable to, say, one board, consisting of representatives from the provinces and from the national government in terms of standardized practices, licensing, movement? We will leave aside gasoline taxes and licence fees. They fall within the province's . . . Instead of having to appear before 10 boards if you are going to truck across Canada or if you want some kind of deal to go south across the line—you might have to go through two or three provinces—would you be willing to turn back some of the present authority you have to the federal government?

Mr. Roth: Mr. Chairman, we would propose that the Alberta Motor Transport Board continue to enjoy the authority it has. It has not been an impediment with respect to trucking because, within the Province of Alberta, intra, we have no regulation. As with regard to trucking through Alberta, truckers are able to get their operating authority for a through permit, an authority that does not take any time and does not restrict them in any way whatsoever. So we think that Alberta has provided very effective regulation in respect of its interests.

The reason for that is that trucking is very much involved with local movements. In other words, a trucker from outside Alberta often does not just come into Red Deer, Alberta, but he often moves from Red Deer to Calgary or Edmonton. There are internal movements. Therefore, we think it is useful and important that the Alberta Motor Transport Board continue with the powers it has.

[Translation]

M. Roth: Les contrats confidentiels sont nécessaires, mais il faut en même temps que certains renseignements soient rendus publics de façon à ce que les expéditeurs puissent négocier en connaissance de cause. Il est donc indispensable que certains renseignements soient disponibles.

M. Benjamin: Y compris les coûts de revient des chemins de fer.

M. Roth: Évidemment.

M. Benjamin: Bonne chance.

Le président: Merci de votre coopération, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je n'ai pas encore terminé.

Le président: Oh, excusez-moi. De toute façon, je comptais sur votre coopération.

Nous avons un autre témoin.

M. Benjamin: Tant mieux.

Le président: Le gouvernement de l'Alberta nous a remis trois mémoires.

Allez-y monsieur Benjamin.

M. Benjamin: En ce qui concerne la réglementation du transport routier pour le transport interprovincial et international, seriez-vous en faveur de la constitution d'une commission où siègeraient des représentants des provinces et du gouvernement fédéral afin de normaliser les différentes modalités de transport et la délivrance de permis? Ne parlons pas pour le moment de la taxe sur l'essence et du prix des permis qui relèvent de la compétence provinciale. Accepteriez-vous de vous départir d'une partie de vos attributions au profit du gouvernement fédéral, ce qui permettrait de remplacer lesdites commissions de chaque province par une seule commission, ce qui simplifierait grandement la tâche pour les camionneurs qui transportent les marchandises à travers le pays, ou bien qui se rendent aux États-Unis?

M. Roth: La Commission de transport routier de l'Alberta doit, à notre avis, garder toutes ses prérogatives. Elle ne constitue d'ailleurs nullement un obstacle au transport routier car nous ne réglementons pas le transport interprovincial en Alberta. Pour ce qui est des camionneurs qui traversent l'Alberta en transit, l'obtention d'un permis se fait dans les délais les plus brefs. La réglementation en place dans l'Alberta est donc, à notre avis, entièrement satisfaisante.

Le transport routier sert essentiellement au transport local des marchandises. Si un camionneur venant d'une autre province que l'Alberta, il va généralement livrer des marchandises non seulement à Red Deer, mais de là il doit se rendre à Calgary et à Edmonton. La Commission des transports routiers de l'Alberta doit donc, à notre avis, conserver la totalité de ses compétences.

[Texte]

Mr. Benjamin: You have evaded me. I am talking only about the trucking company that wants to operate, say, from Vancouver to Toronto . . .

Mr. Roth: Yes, sir, and I have indicated . . .

Mr. Benjamin: —or from Prince George, B.C., through Alberta down into Montana, and then down to Arizona or some such place. Rather than their going through three or four jurisdictions, why not go through one jurisdiction?

Mr. Roth: My answer to that is this. With respect to trucking firms that are moving extraprovincially, they often make moves intraprovincially as well. Therefore, it has been to our benefit to be able to determine that these firms are safe and operating effectively.

Mr. Benjamin: Do not their bills of lading say that? The licence will not allow them to do intra trucking.

• 1740

Mr. Roth: Mr. Chairman, we have weigh scales at each of the major main highway system entry points in Alberta and their trucks are subject to inspection with respect to safety and being fit, willing and able. The licensing and these kinds of things are able to be checked at such points.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Roth, thank you very much, with your delegation. Your brief is part of the record along with the oral examination today. As I said, you have done a lot of factual work and, who knows, that burden report you did might be a good model for this committee and/or the ministry to follow in developing some of these costing formulas, where the real impact is. So thank you very, very much again.

With no further ado, I am going to call the next and last witness. We all have his brief and he has been sitting here patiently, Mr. Garvey. I gather the witness is the Westar group and Mr. Garvey its Director of Transportation. He is ready to appear and the bells are going to ring, I am told. I was horrified. I thought they were going to ring at 5.45 p.m. but they are going to ring at 6 p.m.

We have five minutes of work to do in camera before we adjourn. So, Mr. Garvey, we welcome you. You have been sitting there and have sort of seen our format. Your brief is relatively short but in view of the time, because I have one very definite question already for you, if you could give just a quick little introduction we have perhaps less than five minutes. Mr. Roth did seduce me into giving me his executive summary. He had three formal briefs and the executive summary took 25 minutes. He was most ingenious but it still was a lot better than going through all the briefs. And that is why I allowed him to read his most interesting executive summary.

But with you, sir, you have also provided an executive summary and if I shut up I will let you start to comment and then I am going to throw it open to questions. Five minutes for each questioner. And I have a question.

[Traduction]

M. Benjamin: Vous n'avez pas répondu à ma question. Je vous parle uniquement des entreprises de camionnage qui transportent des marchandises de Vancouver à Toronto.

M. Roth: Je vous ai expliqué à cet égard.

M. Benjamin: . . . ou qui vont de Prince George en Colombie-Britannique en traversant l'Alberta pour se rendre au Montana et ensuite en Arizona. Plutôt que de les obliger à demander des permis à toute une série de commissions, pourquoi ne pas les réunir en une seule?

M. Roth: Les entreprises de camionnage qui assurent le transport entre les différentes provinces s'occupent également de transport à l'intérieur des provinces. Nous devons donc continuer à veiller à la sécurité, à la bonne marche de ces entreprises.

M. Benjamin: Mais cela doit justement figurer sur leurs lettres de voiture. D'ailleurs, ces firmes ne sont pas habilitées à faire du transport à l'intérieur d'une province.

M. Roth: Des balances ont été installées aux principaux points d'entrée du réseau routier de l'Alberta et les camions doivent être inspectés au plan de la sécurité, etc. On procède donc à une inspection sur tous ces plans.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je voudrais également remercier M. Roth et ses collègues. Votre mémoire ainsi que tout ce qui a été dit ici sera consigné au compte rendu de la réunion. Vous nous avez donné énormément d'éléments d'information et nous aurions peut-être intérêt à vous prendre comme exemple pour nos propres travaux. Merci beaucoup.

Je donne maintenant la parole au dernier témoin. Il s'agit de M. Garvey qui a attendu patiemment et qui nous a fait parvenir son mémoire. M. Garvey est le directeur des transports du groupe Westar. Or il paraît que les cloches vont bientôt sonner. Je pensais qu'elles allaient sonner à 5 h 45, mais il paraît qu'elles vont sonner à 18 heures.

Avant de lever la séance, il nous faut cinq minutes de travail à huit clos. Monsieur Garvey, vous avez pu constater comment nous fonctionnons. Je vous demanderai de bien vouloir résumer votre mémoire en moins de cinq minutes si possible. M. Roth a pris vingt-cinq minutes pour son exposé, sans parler de ses trois mémoires qu'il nous a fait parvenir. C'était toujours mieux que de devoir lire les trois mémoires.

Je vous demanderai donc de nous donner un résumé, après quoi nous vous poserons des questions, et moi-aussi j'en ai une à vous poser. Chaque député aura cinq minute.

[Text]

Mr. T.L. Garvey (Director of Transportation, Westar Mining Ltd.): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: And your brief, in any event, Mr. Garvey, is going to be part of the record anyway, even though we do not get it all in detail right now.

Mr. Garvey: Well, I do have a summary prepared of our brief and basically what I would like to do is to tell the committee who we are and what we do.

The Chairman: Good.

Mr. Garvey: I represent British Columbia Resources Investment Corporation and that is also known as the Westar Group.

The Chairman: You see, we are sorry you did not come in Vancouver, when we would have had more time for you. But anyway, I guess that was part of a mutual problem perhaps.

Mr. Garvey: That was unavoidable, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay.

Mr. Garvey: Westar is a Canadian company engaged in the production and marketing of natural resources from its operations in western Canada and the United Kingdom. The companies which make up the Westar Group are: Westar Timber, Westar Petroleum, Westar Mining and Westshore Terminals Limited.

We appreciate the opportunity to express our views on transportation legislation and to make comments regarding *Freedom to Move* proposals. We consider it imperative that any changes in transportation legislation focus on improving Canada's competitive position in world markets. All of Canada's major exports are commodities which are available from many other sources and therefore markets for these commodities are highly competitive.

In that transportation represents the major component of the delivered cost of our products, anything that can be done to improve the competitiveness of our transportation system will ultimately benefit all Canadians. We commend the government on the initiatives proposed in *Freedom to Move* and wish to make the following comments: Now I do have comments on each one of the—

The Chairman: You do and I have read them and I think members have read them. We are not going to have any questions if you make comments on them all.

I would like to start right off.

Mr. Garvey: Fine, then I will . . .

The Chairman: I would like to start right off on page 4 of your brief. You have a most ingenious paragraph there and it is something that really is causing concern to the committee and that is this question in a deregulated environment, of the captive shipper. In particular, if you could explain to the committee that first paragraph about your appearance before the Railway Transport Committee of the CTC on May 3, when you suggested a mechanism be put in place where the agency would review contracts entered into by a railway and a company operating at a less than arm's length arrangement.

[Translation]

M. T. L. Garvey (directeur des transports, Westar Mining Ltd.): Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous ferai remarquer que de toute façon votre mémoire figurera au compte-rendu de la réunion.

M. Garvey: Je n'ai pas préparé de résumé, je me bornerai donc à vous expliquer ce que nous faisons.

Le président: Parfait.

M. Garvey: Je représente la *British-Columbia Resources Investment Corporation* connue sous l'appellation de Westar Group.

Le président: Dommage que nous n'ayons pas été à Vancouver; nous aurions eu plus de temps pour vous.

M. Garvey: C'était inévitable, monsieur le président.

Le président: D'accord.

M. Garvey: Westar est une compagnie canadienne qui s'occupe de la production et de la commercialisation des ressources naturelles qu'elle possède dans l'Ouest du Canada et en Grande-Bretagne. Le groupe Westar est composé de *Westar Timber*, *Westar Petroleum*, *Westar Mining* et *Westar Terminals Limited*.

Nous vous remercions de cette possibilité d'exprimer notre position en ce qui concerne la Loi sur les transports et les propositions contenues dans le document intitulé *Aller sans entraves*. Il est essentiel que toute modification à la Loi sur les transports renforce la position concurrentielle du Canada sur les marchés mondiaux. Comme tout ce que nous exportons pour être en principe d'être fournis par d'autres pays, ces marchés sont extrêmement concurrentiels.

Les coûts de transport constituant la majeure partie de nos prix de vente, tout ce qui est susceptible de réduire les coûts de transport en renforçant la concurrence profitera à l'ensemble du pays. Nous appuyons pleinement les initiatives proposées dans le document *Aller sans entraves* au sujet desquelles je voudrais dire ce qui suit:

Le président: Nous avons déjà lu tout ce que vous avez à dire à ce sujet, et nous allons donc, sans plus attendre, passer aux questions.

Je vais commencer immédiatement.

M. Garvey: D'accord, dans ce cas . . .

Le président: Je vais commencer par la page 4 de votre mémoire. Il y est question notamment, des expéditeurs captifs face à la déréglementation du transport. Pourriez-vous nous donner plus de détails concernant votre comparution le 3 mai dernier devant le Comité des transports ferroviaires de la CCT lorsque vous avez proposé que cette dernière passe en revue les contrats conclus entre une compagnie ferroviaire et des entreprises qui relèvent d'elles d'une façon ou d'une autre. Est-ce que vous pensez aux compagnies ferroviaires et aux entreprises de camionnage qu'elles possèdent?

[Texte]

Are you talking there about the railways and/or their trucking companies? And what was the nature of the mechanism? I am very interested in that.

Mr. Garvey: Not necessarily a railway and a trucking company, but rather a railway and a company that is controlled by a railway.

Mr. Benjamin: Perhaps a mining company.

The Chairman: Yes, perhaps a mining company. But do you not think, and certainly from the trucking industry, we have had very real concern expressed by the trucking industry about the potential of the railway to use its trucking company, which is not arm's length, with a confidential contract to really drive a competing trucker out of the market.

Mr. Garvey: I would suggest that could be a possibility.

The Chairman: Well, what type of mechanism did you suggest?

• 1745

Mr. Garvey: I would suggest, Mr. Chairman, a simple review by the regulatory agency of all contracts, and where it is identified that there are some benefits given to a company in the same corporate family that would not otherwise be given to an independent shipper, that it be disallowed.

The Chairman: I see. Mr. Tobin, would you like to . . . ?

Mr. Tobin: Yes, Mr. Chairman. Mr. Chairman, first of all, I agree with your comments that it is unfortunate that we did not have Mr. Garvey in British Columbia, and it is also unfortunate to have him at the end of the day because I think he has provided us with a very interesting brief, and more importantly, with some new twists and new turns that we have not yet had a chance to look at.

The Chairman: That is right.

Mr. Tobin: You indicate on page 4, with respect to captive shipper protection, some concern that, because the railways are going to find themselves with more intense competition on the heavily travelled routes, they may attempt to recover their costs by way of trying to increase rates to captive shippers. You indicate you are disappointed that section 278 of the Railway Act will be repealed rather than modified.

Could you indicate to us what kind of modification—and you make a brief mention here—of section 278 you would like to see, and perhaps indicate to this committee why we ought to try to make a case to the Minister with respect to section 278?

Mr. Garvey: In respect to section 278, as it presently stands it is totally useless in terms of the application to a bulk shipper, or for that matter, almost any shipper if we are talking 150% over the variable cost of moving a 30,000-pound cargo. It is certainly not realistic. What we had suggested was that a more realistic rate prescription formula be developed, and that

[Traduction]

M. Garvey: Pas nécessairement une compagnie de chemins de fer et une entreprise de camionnage, mais plutôt une compagnie de chemins de fer et n'importe quelle entreprise contrôlée par cette dernière.

M. Benjamin: Par exemple, une société minière?

Le président: Oui, entre autres. Les entreprises de camionnage ont fait valoir que les compagnies ferroviaires pourraient fort bien, grâce aux contrats confidentiels signés avec leur propre entreprise de camionnage, acculer d'autres entreprises de camionnage à la faillite.

M. Garvey: Ce serait effectivement possible.

Le président: Qu'est-ce que vous avez proposé pour empêcher cela d'arriver?

M. Garvey: Monsieur le président, à mon avis il suffirait que l'organisme de réglementation procède à un simple examen de tous les contrats. Si, au cours de cet examen, il s'aperçoit qu'une compagnie appartenant au même groupe a bénéficié de certains avantages qui n'auraient pas été accordés à un expéditeur indépendant, le contrat doit être annulé.

Le président: Je vois. Monsieur Tobin, aviez-vous des . . . ?

M. Tobin: Oui, monsieur le président. Tout d'abord, je suis d'accord avec vous lorsque vous dites qu'il est regrettable que M. Garvey n'ait pas pu comparaître devant le Comité en Colombie-Britannique et qu'il est également dommage de l'accueillir à la fin de la journée car il nous a présenté un mémoire particulièrement intéressant et, surtout, qui comportait des éléments nouveaux que nous n'avons pas encore eu l'occasion d'étudier.

Le président: C'est juste.

M. Tobin: À la page 4 de votre déclaration, lorsque vous parlez des expéditeurs sous la dépendance d'une compagnie, vous soulignez la possibilité que les compagnies de chemins de fer se trouvant face à une concurrence plus intense sur les trajets les plus fréquentés, tentent de recouvrer leurs coûts en augmentant les tarifs imposés aux expéditeurs sous la dépendance de compagnies. Vous vous dites déçus que l'article 278 de la Loi sur les chemins de fer soit destinée à être abrogé plutôt que modifié.

Pourriez-vous nous expliquer le genre de modification—et vous en parlez brièvement ici—que vous apporteriez à l'article 278, et indiquer au Comité pourquoi il devrait tenter de convaincre le ministre de maintenir cet article?

M. Garvey: Cet article, sous son libellé actuel, est tout à fait inutile pour ce qui est de son application à un expéditeur de marchandises en vrac ou, en fait, à tout expéditeur, lorsqu'il s'agit de 150 p. 100 du coût variable d'expédition d'une cargaison de 30,000 livres. Ce n'est absolument pas réaliste. Nous aurions préféré que soit élaborée une formule d'établisse-

[Text]

would entail some additional costing that would have to be done in terms of the railway to develop what is a realistic rate prescription formula. I do not really know whether or not that can be done by formula. The U.S. have in their legislation a threshold limit of 180% of variable cost as being the trigger where a shipper could not appeal if his rate fell below that or was above that threshold figure. Something like that might be applicable here.

Mr. Tobin: Mr. Garvey, you are saying you are concerned that originating carriers will have little incentive to provide service on traffic subject to joint-line rates and could in fact discourage their use simply by allowing service to go to hell, basically, to deteriorate. We have also heard from railways who were opposed to joint-line rates that, more than allowing the service to be diminished, the actual equipment and the lines in so far as captive shippers are concerned may not see the kind of investment necessary to keep them in decent shape for the same reason. Railways feel that if the business is passed on to somebody else because of a mandatory joint-line rate, there is really no mileage in putting any capital dollars into the track in question. It serves the captive shipper at the end of the line.

What are you suggesting to us ought to be done by way of legislation to prevent, if you want, the deliberate deterioration of service or deliberate deterioration of track?

Mr. Garvey: In terms of the whole question of joint-line rates, we still do not know on which basis they will be determined. I guess what we will have to do is wait and see the legislation before we are really able to make a comment as to whether or not that would be sufficient from the railway standpoint in terms of their revenues. I think it is a little premature at this time to—

Mr. Tobin: We have had the same difficulty ourselves in these last few weeks as we have listened to many, many witnesses...

The Chairman: Who have had the same point.

Mr. Tobin: —who have had the same point. We are all operating a little bit here in the land of conjecture. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin, and thank you for co-operating with the Chair.

Mr. Benjamin.

• 1750

Mr. Benjamin: I suppose the majority, in the outline, of your company would be probably with B.C. Rail and CP-CN just in B.C., would it not?

Mr. Garvey: In terms of B.C. Rail there is very little. It is mostly CN and CP.

Mr. Benjamin: I see.

[Translation]

ment des tarifs plus réalistes, ce qui nécessiterait un calcul additionnel des coûts par la compagnie de chemins de fer pour lui permettre d'établir cette nouvelle formule. En fait, je ne suis pas certain que l'on puisse se servir d'une formule. Aux États-Unis, la loi prescrit un seuil de 180 p. 100 du coût variable, et stipule que l'expéditeur ne peut pas faire appel si son tarif tombe en-dessous de ce seuil ou le dépasse. On pourrait peut-être utiliser le même système ici.

M. Tobin: Monsieur Garvey, vous dites craindre que les premiers transporteurs soient peu incités à offrir un service adéquat lorsque les tarifs ont été établis conjointement par deux compagnies différentes, et qu'ils pourraient même décourager l'application de ces tarifs en laissant le service se détériorer complètement. Nous avons également entendu des représentants de compagnies de chemins de fer qui s'opposent à ces tarifs conjoints qui, selon eux, en plus de diminuer le service, risquent, en ce qui concerne les expéditeurs sous la dépendance d'une compagnie, de ralentir la rentrée de fonds nécessaires à l'entretien de l'équipement et des lignes. Les compagnies de chemins de fer estiment que si elles doivent céder des contrats à d'autres compagnies à cause des tarifs conjoints obligatoires, il ne leur sert à rien de verser des capitaux pour l'entretien des voies en question. En fin de compte, c'est l'expéditeur sous la dépendance de compagnies qui en bénéficie.

Comment pouvons-nous modifier la loi pour éviter la détérioration volontaire du service ou des voies?

M. Garvey: En ce qui concerne les tarifs conjoints, nous ne savons pas encore comment ils sont fixés. Je pense que nous devrions attendre l'adoption de la loi pour voir si elle permettra aux compagnies de chemins de fer de réaliser suffisamment de revenus. Pour l'instant, je crois qu'il est encore trop tôt pour...

M. Tobin: Nous avons eu le même problème au cours des dernières semaines en écoutant les témoignages d'un très grand nombre de témoins...

Le président: Qui ont tous soulevé le même argument.

M. Tobin: Justement. Nous nous perdons un peu en conjectures. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Tobin, je vous remercie d'avoir fait preuve de coopération.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: D'après votre document, je suppose que la majorité des membres de votre compagnie relèvent de B.C. Rail et du CN ou du CP en Colombie-Britannique, n'est-ce pas?

M. Garvey: Il y en a très peu qui relèvent de B.C. Rail. La plupart relèvent du CN ou du CP.

M. Benjamin: Je vois.

[Texte]

Mr. Garvey: In terms of the overall corporation.

Mr. Benjamin: Yes. In your discussion about confidential contracts and collective rate-making—I guess it should be confidential contracts versus collective rate-making—do you not feel that the very term ‘confidential contract’ flies in the face of a free and open and competitive transportation system and that if you are to allow confidential contracting then you have really narrowed it down to a point where the big boys, transporters and shippers and receivers, can get the confidential contracts? There is no openness about it. There is no real competitiveness in it in terms of the total services of the transportation market. Is that not so? It just flies in the face of *Freedom to Move*.

Mr. Garvey: I would disagree. On the confidential contract aspect, I do not think it is anybody's business but a shipper's what he pays for his freight. We say in our brief that we would like to be in a position where we can treat the carriers exactly as any other supplier of goods and services.

Mr. Benjamin: All right then, since you want it that way you should really have no objection if Canadian Pacific decides to give Cominco an extra special deal, better than Hudson Bay Mining and Smelting can get. You really have no complaint, even though Canadian Pacific may own a majority of Cominco. You cannot have it both ways.

Mr. Garvey: I would not quite put it in those terms. Where I see confidential contracts being of benefit is in specific deals one could put together with the railways based on volume, etc. I would see the review process that we have suggested take those kinds of things into consideration.

Mr. Benjamin: That means that everybody would have automatically to appeal when they suspected there was a confidential contract. You would not know what the deal was so you would automatically appeal to any mechanism that you are proposing.

Mr. Garvey: I do not know how one would appeal somebody else's contract.

Mr. Benjamin: Well, if you thought you were being abused and misused or you were unfairly treated by another competitor in the same market in the same commodity then would you not have to appeal automatically?

Mr. Garvey: It would depend on what you were basing your appeal on.

Mr. Benjamin: If a competitor of yours all of a sudden has moved in on your market with the same product and he has a real deal going with a railroad or a couple of major trucking companies and you cannot find out what the deal is, are you not going to appeal automatically?

Mr. Garvey: What would prevent me from negotiating the same deal or a better deal?

[Traduction]

M. Garvey: Je parle de la société en général.

M. Benjamin: Oui. Vous parliez tout à l'heure des contrats confidentiels et de l'établissement collectif des tarifs—j'imagine que c'est une question de contrats confidentiels contre l'établissement collectif des tarifs. Ne croyez-vous pas que l'expression «contrat confidentiel» contredit carrément le principe d'un système libre et compétitif de transport et que si l'on doit permettre l'établissement de contrats confidentiels, cela risque de limiter le marché aux plus gros transporteurs, expéditeurs et destinataires? Le marché ne serait plus du tout ouvert. Il n'y aurait plus de véritable concurrence dans le marché du transport au niveau des services offerts. N'est-ce pas? Ce système empêcherait les petits entrepreneurs d'*Aller sans entraves*.

M. Garvey: Je ne suis pas d'accord. Au niveau des contrats confidentiels, je crois que ce qu'un expéditeur paie pour la livraison de sa marchandise ne concerne que lui. Dans notre mémoire, nous déclarons que nous voudrions être en mesure de traiter les transporteurs de la même façon que tout autre fournisseur de biens et de services.

M. Benjamin: Très bien, puisque c'est comme ça que vous le voulez, vous ne verriez aucune objection à ce que le Canadien Pacifique accorde à Cominco un contrat tout à fait spécial, bien supérieur à celui qu'il accorderait à la *Hudson Bay Mining and Smelting*. Cela ne vous dérangerait pas du tout, même si Cominco appartient en majorité au Canadien Pacifique. Vous ne pouvez pas tout avoir, vous savez.

M. Garvey: Je ne vois pas les choses comme ça. À mon avis, les contrats confidentiels sont avantageux dans le cas de marchés particuliers qu'un entrepreneur peut conclure avec les compagnies de chemins de fer en fonction du volume, etc. Le processus d'examen que nous avons proposé tiendrait compte de ce genre de situation.

M. Benjamin: Cela voudrait dire que tout le monde devrait automatiquement faire appel lorsqu'il y a une possibilité de contrat confidentiel. Comme les détails du marché ne seraient pas divulgués, il faudrait automatiquement faire appel auprès de l'instance nouvelle que vous proposez.

M. Garvey: Je ne vois pas comment il serait possible de faire appel d'un contrat accordé à quelqu'un d'autre.

M. Benjamin: Eh bien, si un entrepreneur estime qu'il a été lésé ou traité injustement par un concurrent pour le même produit, ne devrait-il pas faire appel automatiquement?

M. Garvey: Ça dépend sur quoi son appel serait fondé.

M. Benjamin: Si un de vos concurrents décide soudainement d'empiéter sur votre marché en offrant le même produit et qu'il réussit à établir un excellent marché avec une compagnie de chemins de fer ou quelques grandes compagnies de camionnage et qu'il refuse de vous en divulguer les détails, n'allez-vous pas faire appel automatiquement?

M. Garvey: Qu'est-ce qui m'empêcherait de négocier avec les compagnies en question et de leur offrir la même chose, ou mieux?

[Text]

Mr. Benjamin: But I asked you earlier about the big shipper or processor compared to the little one. There is no way he can get that deal. That is why I ask: Does not confidential rate-making fly in the face of free and open competition?

Mr. Garvey: I really do not think so.

Mr. Benjamin: It has automatically to fly in the face of it. Does it not lead to cartels and conglomerates and collusion, under-the-table deals, kick-backs, rebates, etc.?

The Chairman: That is your last question after that comment.

Mr. Garvey: Maybe if you have a confidential contract then you do not need any under-the-table deals.

Mr. Benjamin: It is under the table if it is confidential.

Mr. Garvey: Not necessarily.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

I just want to follow along on that as my first question: If it is not an arm's-length transaction, should there be confidentiality?

Mr. Garvey: Well, that might be a point.

The Chairman: Mr. Garvey, I want to thank you very much. You see the problem we are in, but I appreciate your brief. Mr. Tobin is right. It has some very familiar and practical experience in the different areas of the economy of B.C.; you have come up with some very interesting points. It is funny, but a couple of them really have not been mentioned in all the 170 briefs we have had here. So I want to thank you very much for coming, coming to share our winter, which I guess is almost your winter out there. You did not have such a traumatic shock when you came to Ottawa until that wind started to blow this afternoon.

• 1755

Mr. Garvey: Not at all.

The Chairman: Having been in British Columbia for eight years myself, I understand sometimes how much of a traumatic shock it is to go over those mountains either way. But I want to thank you very much for coming, for the practical experience of your company, employing 4,700 people in your companies, I guess primarily in British Columbia; that will be considered by our staff. Actually you are making history, because you are the last physical witness we have with us after this six-week sustained and intensive study. Thanks very, very much for appearing.

Now, members of the committee, I adjourn the public session of this committee. I would like to chair three minutes of an in camera session just to describe to members what the plan of action is in the next 24 hours.

[Translation]

M. Benjamin: Mais je vous ai parlé tout à l'heure des gros expéditeurs ou transformateurs qui nuisent aux petits entrepreneurs. Il vous serait impossible de décrocher le contrat. C'est pourquoi je vous demande ceci: est-ce que l'établissement de tarifs confidentiels ne constitue pas une contradiction ouverte au principe de la libre concurrence?

M. Garvey: Je ne crois pas.

M. Benjamin: Mais si! Ne croyez-vous pas que cela puisse mener à l'établissement de cartels et de conglomerats, et donner lieu à de la collusion, à des marchés sous la table, des ristournes, des remboursements, etc.?

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Garvey: Si le contrat est confidentiel, il ne sera peut-être pas nécessaire de conclure des marchés sous la table.

M. Benjamin: Mais le marché est sous la table s'il est confidentiel.

M. Garvey: Pas nécessairement.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

J'aimerais poursuivre cette discussion en guise de première question: s'il ne s'agit pas d'une opération sans lien de dépendance, devrait-elle être confidentielle?

M. Garvey: Vous avez peut-être raison là-dessus.

Le président: Monsieur Garvey, je tiens à vous remercier infiniment. Vous voyez le problème dans lequel nous nous trouvons; mais je vous remercie de votre mémoire. M. Tobin avait raison. Vous nous présentez dans votre mémoire une excellente expérience pratique des différents domaines de l'économie de la Colombie-Britannique. Vous y avez soulevé d'excellents points. C'est étrange, mais certains de ces points n'ont été soulevés dans aucun des 170 autres mémoires que nous avons reçus. C'est pourquoi je vous remercie infiniment d'être venu, et d'avoir ainsi partagé notre hiver, qui est en fait un peu comme le vôtre. Vous n'aviez pas eu un choc trop terrible en arrivant à Ottawa avant que le vent ne se lève cet après-midi.

M. Garvey: Pas du tout.

Le président: J'ai moi-même passé huit ans en Colombie-Britannique et je comprends à quel point il peut être difficile de traverser les montagnes dans un sens ou dans l'autre. Mais je tiens à vous remercier infiniment d'être venu, de nous avoir décrit l'expérience pratique de votre compagnie, qui emploie 4,700 personnes, essentiellement en Colombie-Britannique. Ce sera très utile pour notre personnel. En fait, votre présence marque un point important de nos délibérations, car vous êtes le dernier témoin que nous entendrons après six semaines d'études soutenues et intensives. Merci, encore une fois, d'être venu.

Maintenant, la séance publique de ce Comité est levée. J'aimerais retenir les membres trois minutes à huis clos, pour leur expliquer notre plan d'action pour les prochaines 24 heures.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Chamber of Commerce:

Roger B. Hamel, President;
John F. Aspin, Chairman, Transportation Committee;
Eugene M. Ludwick, President, E.M. Ludwick & Associates
Inc., Winnipeg.

From the Canadian Shippers' Council:

A.H. Hall, Chairman and Representing the Canadian
Manufacturers' Association, Distribution Manager, Ford
Glass Ltd.;
G.E. Bennett, Vice-Chairman, and Chairman of the
Council's West Coast Committee, Vice-President,
Transportation, Council of Forest Industries of B.C.

From the Government of Alberta:

Clarence J. Roth, Deputy Minister, Planning & Services,
Economic Development.

From Westar Mining:

Terence L. Garvey, Director, Transportation.

De La Chambre de commerce du Canada:

Roger B. Hamel, président;
John F. Aspin, président, Comité des transports;
Eugene M. Ludwick, président, «E.M. Ludwick & Associa-
tes Inc.», Winnipeg.

De la «Canadian Shippers' Council»:

A.H. Hall, président et représentant de l'Association des
manufacturiers canadiens, gérant de distribution, «Ford
Glass Ltd.»;
G.E. Bennett, vice-président, président du Comité du
Conseil de la côte ouest, vice-président des Transports,
Conseil des industries forestières de la Colombie-
Britannique.

Du gouvernement de l'Alberta:

Clarence J. Roth, sous-ministre, Planification et services,
Développement économique.

De la «Westar Mining»:

Terence L. Garvey, directeur, Transports.

AI No 47
C27
T82

Government
Publications



HOUSE OF COMMONS

FREEDOM TO MOVE

CHANGE, CHOICE, CHALLENGE

SIXTH REPORT
STANDING COMMITTEE
ON TRANSPORT

PAT NOWLAN, M.P.
CHAIRMAN
DARRYL GRAY, M.P.
VICE-CHAIRMAN

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 47

Tuesday, December 3, 1985
Thursday, December 5, 1985
Monday, December 9, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 47

Le mardi 3 décembre 1985
Le jeudi 5 décembre 1985
Le lundi 9 décembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du
Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

INCLUDING:

The Sixth Report to the House

Y COMPRIS:

Le sixième rapport à la Chambre

First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Elliott Hardey
Fernand Jourdenais
André Ouellet
André Plourde
Joe Reid
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Ross Belsher
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Gabriel Desjardins
Jack Ellis
Bill Gottselig
Robert Horner
Stan Hovdebo
Arnold Malone
Moe Mantha
Louis Plamondon
Joe Price
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



Wednesday, December 18, 1985

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SIXTH REPORT

On Monday, October 7, 1985, your Committee received the following Order of Reference:

That the document entitled: "Freedom to Move" (Sessional Paper No. 331-7/29), be referred to the Standing Committee on Transport;

That the Committee examine and report on the proposals contained therein and, in particular;

1. the role of transportation in
 - improving Canada's trade position;
 - developing employment opportunities; and
 - complementing regional economic development in Canada;
2. the role of the transportation Crown corporations in an open and competitive transportation environment;
3. foreign control of Canadian transportation companies;
4. the ways and means of improving services in northern and remote areas in a new regulatory environment;
5. the issue of compensatory rail rates and suggested measures to discourage predatory pricing in a new regulatory environment; and
6. the measures to protect and/or enhance services to captive shippers;

That the Committee be empowered to travel within Canada; and

That the Committee report its findings no later than December 13, 1985.

On Friday, December 6, 1985, this deadline was extended to December 19, 1985.

The Committee's report is as follows.

ACKNOWLEDGEMENTS

During October and November 1985, the Standing Committee on Transport held public hearings in Ottawa, Vancouver, Winnipeg and Halifax in accordance with its Order of Reference on the Government's paper entitled *Freedom to Move*. The Committee heard a total of 95 organizations comprising 177 individual witnesses, and received 152 submissions from concerned parties. The list of witnesses who appeared before the Committee as well as those who submitted briefs appears at the end of this Report. The contributions of those who participated in the hearings as well as those who submitted briefs were invaluable to the study.

The Committee received cooperation from the Minister of Transport, the Honourable Don Mazankowski, and his staff; from Mr. Keith Thompson, Q.C., Coordinator, and his staff in the Office of Economic and Regulatory Reform; from officials at Transport Canada and the Canadian Transport Commission, as well as contributions from numerous other individuals whose expertise was invaluable to the Committee's work.

The Committee wishes to express its appreciation to Nino Travella, Clerk of the Committee, who facilitated the administrative aspect of our work, particularly the arrangements for travel and the coordination of hearings and witnesses, and to Marie-José Brière, Cécile Fortier-Génier, Huguette Jean, Claude Leahey and Francine Nantel of the Translation Bureau for their efforts in translating this Report. The Committee is also indebted to its advisory staff comprised of John Christopher, Research Coordinator from the Research Branch of the Library of Parliament; Tom Maville, John Gibberd and Paul Juneau from the Canadian Transport Commission; and David Cuthbertson who acted as a consultant to the Committee.

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	1
I. AIR TRANSPORTATION	7
Introduction	7
A. Air Services in the North and Low Density Markets	8
Recommendations	10
B. The Role of Transportation Crown Corporations — Air Canada	11
Recommendations	13
C. Foreign Ownership	13
Recommendation	15
D. Confidential Contracts	15
Recommendation	16
II. RAIL TRANSPORTATION	17
Introduction	17
A. Confidential Contracts	18
Recommendations	22
B. “Captive” Shippers	23
Recommendations	25
C. Dispute-Resolving Mechanisms	25
i) Mediation	25
Recommendation	26
ii) Final-Offer Arbitration	26
Recommendations	27
iii) Section 23	27
Recommendation	27
D. The Role of Transportation Crown Corporations — Canadian National	27
Recommendations	29
III. EXTRAPROVINCIAL TRUCKING	31
Recommendations	34
IV. MARINE TRANSPORTATION	35

V. OTHER ISSUES	37
A. The Role of Transportation in Regional Development	37
Recommendation	38
B. The Handicapped/Disabled	38
Recommendations	39
C. Ministerial Policy Direction	39
Recommendations	41
D. Transportation Safety and Security	41
Recommendations	42
E. The Review Process	42
Recommendations	43
F. The Legislative Process	43
Recommendation	44
VI. SUMMARY OF RECOMMENDATIONS	45
Air Transportation	45
Rail Transportation	46
Extraprovincial Trucking	48
Other Issues	48
APPENDIX A — List of Witnesses	51
APPENDIX B — List of Submissions	61

INTRODUCTION

*Freedom to Move — a framework for transportation reform** is a philosophical paper setting out in broad terms the intentions of the Government for amendments to the framework of economic regulation of transportation in this country.

The Committee finds itself in agreement with the broad goals expressed in the paper: the reduction of Government regulation in the transport sector for the purpose of fostering competition that will generate more transportation services, at lower cost, for Canadians and for the movement of our products.

We recognize that ours is a vast, sparsely populated, trading nation far from many of the world's markets — and consequently highly dependent upon our transportation system. We agree with *Freedom to Move* that today we face a competitive global marketplace where our success depends to a great extent upon the efficiency of that system. No less do we need an efficient system for the domestic movement of our goods and people.

The instrument which *Freedom to Move* embraces for the achievement of new efficiencies in transportation is competition. And the balance which that paper tries to seek is one between the benefits of competition and the undesirable consequences of competition waged without limits. This tension between the good and the evil of competitive behaviour underlay all the evidence we received. The problems of where to regulate competition, where not to regulate it, and even where to regulate in order to create it were the stuff of our hearings.

In our own attempts to come to grips with the issues raised by *Freedom to Move*, we found it useful to recall the interplay of Government regulation and marketplace competition in Canadian transportation history.

As we will remark again in this Report, transportation has been used, and regulated, by Government as a tool for nation building since Confederation. The railways initially enjoyed, except on the coasts and in parts of central Canada where water transport was feasible, a virtual monopoly on the carriage of goods and persons over all but the very shortest of distances. Two important consequences were that the railway companies developed extensive

* *Freedom to Move — a framework for transportation reform*. Ottawa: Transport Canada, July, 1985. Available free of charge from Public Affairs, Transport Canada, Transport Canada Building, Place de Ville, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario, K1A 0N5. Catalogue number: T 22-69/1985 E.

rail networks and the Government became deeply involved in the regulation of these companies in the public interest, for the railways held the economic life of industries and whole regions in their power.

By the middle decades of this century, this monopoly power of the railways was fracturing before advances in highway truck technology (including powerful diesel engines) and new highways, competition from ships plying the just completed Great Lakes-St. Lawrence Seaway system, pipelines that carried oil where railways once carried coal, and airplanes and intercity buses that carried passengers who previously travelled by rail. The shipper, the traveller — they now had options, and if speed was important, cost not too great a factor and, in the case of goods, the weight not too substantial, they increasingly turned to truck, bus, or 'plane instead of the train. The result was predictable. The rail system concentrated on those aspects, especially the heavy, long haul traffic where it had inherent advantages, while its branch line, local and passenger services withered before the advances of other modes of transport.

But the hand of regulation, visible from the heyday of the railroads when it had been a necessary check on their monopoly power, was slow to lift in recognition of changing transportation economics. The Government remained involved in setting detailed rail freight rates. The railways were expected to continue to pay for, by cross-subsidization among their operations, obligations which had been placed upon them in the national interest in the early days. These included especially the carriage of grain and grain products to export positions at statutory rates, the provision of unremunerative passenger service, and restrictions on branch line abandonments.

With their areas of monopoly power shrinking, but not the cost of performing the public policy duties, the railways found themselves having to extract the revenue for internal cross-subsidization from relatively fewer customers, principally those for whose goods alternative modes of transport were not available and who were therefore unable to resist price increases by threatening to turn to the railways' competitors.

These circumstances led to the establishment of the seminal Royal Commission on Transportation (the "MacPherson Commission") of 1959-62 from the recommendations of which flowed the *National Transportation Act* of 1967, Government decisions to pay subsidies directly to the railways as compensation for certain of the imposed duties they performed in the national interest (e.g., passenger rail service) and, one might even say, the *Western Grain Transportation Act* of 1983, which established new rates for the movement of grain under statute.

The *National Transportation Act* ended the detailed involvement of Government in the setting of rates. In a broad band between a minimum rate (set by Section 276 of the *Railway Act*) and a maximum rate (set by Section 278 of the *Railway Act*), it permitted the rail carriers to set their freight rates as they pleased. At the same time, it established a process for the abandonment of branch lines and for compensation if the right to abandon was denied. It brought about all these changes through amendments to the *Railway Act*. The results were impressive: new and specialized freight services sprang up. At a time when U.S. railways, operating under continued extensive Government regulation, were suffering a rash of bankruptcies, Canadian railways became increasingly competitive.

This competitiveness which the *Act* fostered by permitting pricing freedom was mainly intermodal: i.e., between the railways, on the one hand, and their competitors, principally

water and road transportation, on the other. The creation of increased intramodal competition (that is, competition among the railways themselves) was not an aim of the legislation. Indeed, the *Act* allowed (through its enactment of *Railway Act* Section 279) rail carriers to agree upon and charge common rates. This permission for collective rate-making shielded them from the reach of the *Combines Investigation Act* and, together with a requirement for the publication of freight rates, likely inhibited competition within the rail mode.

Thus, in pursuing its underlying objective — the substitution of competition for regulation — the *National Transportation Act* had not gone all the way. It had fostered intermodal competition, but left the stimulation of intramodal competition for another day.

Freedom to Move proposes to change that. In order to wring efficiencies from the transportation system, it has proposed a new *National Transportation Act* that would encourage intramodal, as well as further intermodal, competition. With respect to rail carriers, its proposals to legalize confidential contracts for the carriage of goods (including contracts that give secret rebates from published tariff rates), to outlaw collective rate-making by the railways, to fix rates for joint-line movements, and to repeal in five years' time the requirement for compensatory freight rates would all have this effect. In the airline and trucking industries, there would be increased opportunity for competition among the carriers as a result of the relaxation of entry restrictions and the elimination of detailed fare regulation.

Some pressure for these specific changes has developed in Canada as a result of U.S. deregulation of the transportation sector. Beginning in the mid-1970's, Congress passed reform legislation that included the *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act* (1976), the *Airline Deregulation Act* (1978), the *Staggers Rail Act* (1980), and the *Motor Carrier Act* (1980). The effects of this legislation spilled over into Canada. Suddenly, Canadian truckers could obtain 48-state operating authorities, but U.S. motor carriers wanted easier access to our markets in exchange. Invigorated by the *Staggers Rail Act*, which deregulated their pricing and costs, U.S. railways captured transborder rail traffic. Our railway companies asked for catch-up legislation that would let them compete. On the air side, Canadian consumers saw cheaper air fares in the U.S. after deregulation and asked for similar legislation here.

Fortunately, in our view, this pressure to place greater reliance on the forces of competition and less reliance on the restraints of regulation comes at a time when there is increased opportunity to do so. We agree with *Freedom to Move* that our transportation system has matured in most areas. Monopolies in air and surface transportation have in many areas been eliminated or reduced, so that the need for Government regulation, premised on monopoly power, is reduced. And in more cases competition, not Government, can be the effective regulator.

Few of the witnesses who appeared before us disagreed. Indeed, most of them said they agreed in principle with *Freedom to Move*. But we found that agreement in principle sometimes became objection in fact. So we found that "Yes, but...." was a frequent reaction to *Freedom to Move*.

The problem for us was to separate those cases where less regulation will lead to increased competition and greater efficiency from those cases where regulation will continue

to be needed (or even increased) in order to prevent abuse of market power or the occurrence of undesirable types of competition.

We well understand that competition — the instrument through which *Freedom to Move* proposes to achieve new efficiencies in the transportation sector — does not always and inevitably lead to economic efficiency or socially desirable consequences. Like fire, competition should be the servant, not the master.

Where a substantial degree of monopoly or oligopoly power continues to exist, the reduction of economic regulation may actually permit the monopolist or oligopolist to increase prices and decrease output to maximize his return to the detriment of society generally. In these cases, regulation will continue to be necessary. *Freedom to Move* recognizes this. One example of where it would limit the abuse of monopoly power is in its proposal to revise Section 23 of the *National Transportation Act* so that complaints can be made against excessive fare increases.

We are also aware that in some cases regulation will continue to be needed to prevent competitors from attempting to achieve or to retain monopoly positions by predatory pricing. (Predatory pricing is the use of artificially low prices to drive competitors from a market or to prevent them from entering it.) Just as regulation needs to be retained (or enacted) to limit prices charged in monopoly situations, so here regulation is needed for anti-competitive practices intended to eliminate competition. To this end, we recommend in this Report the continuation of an anti-predatory pricing provision in the *Railway Act*.

Finally, there are certain cases where a lack of Government involvement would be compatible with economic efficiency but not with our social or political values.

An example is in the area of safety. Although the relaxation of safety standards might result in economic efficiencies, to relax safety standards would generally be unacceptable. In this respect, *Freedom to Move* has made very clear that the economic regulatory reform with which it deals shall not take place at the expense of safety standards. This is a position the Committee adamantly shares. And if we do not discuss safety *in extenso* in this report, it is not because we do not think it is important. *On the contrary, it is because we do not think it is negotiable.*

Another example of where a lack of Government involvement might lead to economic efficiency but be contrary to more deeply held values is in the area of regional development. We are aware that Confederation is sometimes worth the candle. Regular air services to an outlying community might be inefficient and economically unsound in a perfectly working marketplace — but nonetheless politically appropriate. However, we believe such decisions should be made openly, as the political decisions they are, with open subsidies and no hidden costs to distort the transportation system.

Although we do not always use in our Report the terminology with which we have set out the issues above, we have attempted while writing, to keep in mind the underlying notions we have mentioned, particularly the need for balance between economic efficiency and social and political values.

Ultimately, the achievement of such a balance falls to us as legislators. We have tried in this Report to strike it, where balance seems appropriate. Yet we have borne in mind that an

efficient transportation system, upon which the future protection and increase of jobs and our economic well-being lies, cannot be achieved by giving in on all occasions to demands for special treatment. Not surprisingly, of course, we found quite a number of those demands in the course of our hearings — whether from any one of the transportation modes, regional interests, consumers, labour, or other interest groups such as the handicapped. Of these interest groups, labour appeared to us to be particularly troubled by the prospect of deregulation. *We recommend that the Government monitor the effects of deregulation upon this group and others, for adjustments are inevitable.*

We should mention one of the complaints of certain of these special interest groups. They said that the process of our review was too short, too quick, while others said new transportation legislation is needed now and that we should get on with our Report. We would simply say to all our witnesses, and to the many others who have assisted us in our study, that this Report represents the beginning, not the end, of the Parliamentary process on *Freedom to Move*.

In concluding this introduction, we should mention that we have found it convenient, indeed almost inescapable, to set out our thoughts according to the mode of transport involved. This was not only the pattern of *Freedom to Move*, but it was also the pattern of the *National Transportation Act* before it. The different modes involve different, although sometimes related, problems. Insofar as we deal with those particular topics singled out in our Order of Reference, their treatment occurs within this modal structure.

I. AIR TRANSPORTATION

Introduction

Parliament has given the Minister of Transport, the Canadian Transport Commission (CTC) and the Governor in Council extensive powers to regulate the air transport industry. These powers include the right to control the entry of firms to the industry, their exit, the services offered, the prices set, and the conditions of operation.

The Canadian Transport Commission, through its Air Transport Committee, enforces the main economic regulations, contained in Part II of the *Aeronautics Act*, which apply to air carriers and with which this Report is concerned.

Over the last decade, the economic regulation of air transport has been progressively relaxed in favour of competition.

In 1977, the *Air Canada Act, 1977*, was passed. It was intended to remove the special advantages and burdens the national carrier had enjoyed and been subject to as a result of being an instrument of Federal Government policy. Air Canada was now to operate, in the words of the *Act*, with "due regard to sound business principles and in particular the contemplation of profit" and be regulated by the Canadian Transport Commission like other carriers, whereas it had previously operated under the terms of special arrangements with the Government.

Passage of the *Air Canada Act, 1977* was followed by the removal of various restrictions on the services provided by the other main carrier, CP Air, on the transcontinental route. CP Air could now compete without restriction on this route. There was now head-to-head competition between Canada's two largest scheduled carriers in the most important domestic markets. Competition was further encouraged by the introduction of new types of charter and discount fares.

In 1978, the United States passed legislation deregulating the airline industry. The effects of this were to be felt in Canada increasingly in the following years.

In 1982, the Standing Committee on Transport issued a report entitled *Domestic Air Carrier Policy*. It recommended that economic regulation of the airline industry continue but allow for greater competition.

In 1984, a Federal Government policy statement was issued which liberalized air transport policy, within the existing regulatory regime. Air carriers, previously restricted in their operations by the Regional Air Carrier Policy were allowed to pursue opportunities anywhere in Canada. Licence restrictions were removed; greater price flexibility was allowed; and the administrative processes of the Canadian Transport Commission were streamlined.

It is clear to the Committee that these evolutionary changes, all of which took place within the existing legislative framework with the exception of the *Air Canada Act, 1977* resulted in "de facto" deregulation. And what *Freedom to Move* proposes are legislative changes necessary to reflect in law what is generally happening in fact. These proposals will bring to a conclusion the evolution of the domestic airline industry from one where economic regulation prevailed to one that is deregulated.

It was therefore no surprise to the Committee that most of the representatives of the airline industry who appeared before us supported the proposals in *Freedom to Move*, providing for freedom of entry by replacing the test of "public convenience and necessity" with that of "fit, willing and able", and allowing for freedom of exit (with notice) and pricing in southern Canadian markets. We were left with the impression that most of our airlines, large and small, are ready, willing and able to participate in a fully deregulated environment.

We agree with the thrust in *Freedom to Move* to continue the deregulation of the airline industry and welcome the positive response of most of the air carrier industry to it. However, there were some reservations and concerns raised regarding the impact of deregulation on the airline industry and air services. Using our Order of Reference as a benchmark, we would like to address three of these concerns: air services in the north and low density markets; the role of Air Canada in a deregulated environment; and foreign ownership in the airline industry.

A. AIR SERVICES IN THE NORTH AND LOW DENSITY MARKETS

The 1984 policy statement which led to relaxed regulation of the airline industry differentiated between southern Canadian markets where deregulation would take place and northern Canada where regulation would continue substantially unchanged. It drew a line of demarcation north of which regulation would continue to apply not only to intra-northern routes but also on routes between the north and the south.

In the spring of 1985, after extensive hearings on the question of air services in northern and remote areas, the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission issued its *Final Report on the Adequacy of Air Services in Northern and Remote Areas*. The major recommendation was that air services in these areas should continue to be regulated but with greater emphasis on price and service competition. It did not recommend a direct Government subsidy program in connection with air services in these areas.

On June 13, 1985, the House of Commons referred the question of transportation services in northern and remote areas to this Committee. The Committee is still seized of this reference.

Freedom to Move proposes that northern air services be deregulated in the same manner as are air services in southern Canada. It draws no line and makes no distinctions. However, *Freedom to Move* does recognize that in a deregulated environment it may be necessary to provide direct subsidies in order to ensure adequate and essential services on routes that air carriers deem unprofitable.

Most of the evidence submitted to the Committee concerning air services in the North argued for continued economic regulation because of the sparse, far-flung population resulting in low density routes; the absolute requirement to provide year-round adequate air service which usually means the establishment of facilities in the North; the higher operating costs than in the South because of northern conditions; the difficult operating conditions such as weather and airport facilities; the total dependency upon a mix of traffic (passengers, freight, mail); and the necessity of serving several communities on each flight in order to obtain an adequate overall yield. In the witnesses' view, the current system of air services in the North is too fragile and immature to sustain wide-open competition. Deregulation would mean that carriers from the South, with no base of operations in the North, would "cream" the high yield summertime traffic causing diversion of that lucrative traffic from the established carriers that serve the North on a year-round basis, and thereby jeopardize the whole northern air system.

What became clear from the evidence, however, particularly that of some witnesses from Atlantic Canada, was that there are many peripheral and marginal markets in southern Canada which have some or all of the characteristics of northern air markets. Concern was expressed that a deregulated environment might well mean unreasonable fares, a deterioration in the quality of service, and perhaps a loss of air services for consumers living in smaller centres and remote areas. We were told that this proposed new national air policy should not be applied everywhere without some modifications to reflect local conditions and regional differences. What is required is an effective "safety net" for consumers living in smaller communities and peripheral areas who might be adversely affected by change.

The Committee is concerned that it has not had an opportunity to travel to the North to carry out its mandate. We think it is absolutely essential to do so before making a final recommendation on whether air services in the North should be deregulated in the same way as is proposed in the South.

Furthermore, at that time, the Committee will have another opportunity to study the recommendations made in the report of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission on the adequacy of air services in the North. Generally speaking, we think many of the recommendations are interesting and merit serious consideration.

In the meantime, we believe that the status quo set out in the 1984 policy statement is the best approach to take regarding air services in Northern Canada.

The Committee also shares the concerns expressed regarding the possible adverse consequences of deregulation on air services in low density markets in southern Canada. We think safeguards are required to meet the concerns of those Canadians who live in small centres and the peripheral areas of southern Canada.

Freedom to Move proposes that air carriers be free to exit a market with "minimal notice — perhaps 60 days on monopoly routes, 30 days on others". We are not convinced this

notice is adequate, particularly for monopoly routes. However, we would like to go beyond that and suggest that air carriers serving monopoly routes at the time of proclamation of the new *National Transportation Act* would be required to apply to the new Regulatory Agency to terminate services on those routes. In other words, we would like to see a “grandfather” clause in the new legislation which would ensure some regulatory control over the cessation of services by a single carrier in low density markets and remote areas. Also we envisage that any other carrier that chooses to enter the market after the legislation becomes effective should also be subject to the “grandfather” clause.

Furthermore, we think the new Regulatory Agency should be given a mandate to monitor, from the beginning, the impact of the new policy on air transportation and particularly services to the remote areas and smaller communities. To do that job properly, the Agency must continue to be supplied with the appropriate data and information from the air carriers.

We also think that this ongoing monitoring function must be supported by a mandate to the new Regulatory Agency to administer an *Essential Air Services Subsidy Program*. This program should be clearly defined, particularly with respect to the criteria that will be used in deciding whether a marginal or uneconomic service is required in the public interest. The program should be introduced at the time legislation is tabled and provision for it should be embodied in that legislation. Careful consideration should be given as to how to pay the subsidy and to whom. *Freedom to Move* suggests a bid or tender process, as opposed to cost-plus formulae. We agree with this approach.

We note that *Freedom to Move* proposes the continued regulation of excessive price increases. The new Regulatory Agency will have the power “to review upward pricing, particularly where monopoly routes are concerned”.

We agree with this proposal. It is a necessary safeguard, particularly for low density markets. In our view, this proposal coupled with the “family” of safeguards we have suggested should provide an adequate “safety net” for consumers of air services who live in the peripheral areas and the smaller communities of this vast country of ours, which makes efficient and safe air service more of a necessity than a privilege.

Finally, concern was expressed to the Committee by several witnesses from all parts of the country regarding the recent abolition of the \$30 ceiling on the air transportation tax. Since September 1, 1985 the tax has been calculated as 9 per cent of the cost of the total ticket price and it was argued that this places an unfair burden on those people travelling from the more remote and distant parts of the country. It penalizes the long distance traveller which is patently inequitable in a large country like Canada where air travel is so essential.

The Committee is impressed with this argument and thinks something must be done to remedy this discrimination. We feel it would be more equitable to have a ceiling on the tax or perhaps a series of tax rates which would be progressively lower with longer journeys.

RECOMMENDATIONS

- 1. The Committee recommends that northern air services continue to be regulated on the basis of the 1984 policy statement until the Committee has had an opportunity to travel**

to the North to study the adequacy of air services there and to report back to Parliament.

2. The Committee recommends that where a single carrier is serving a low density market in the South at the time deregulation comes into effect, a “grandfather” clause be included in the new legislation providing for regulatory control over the exit of that carrier from that market, or the exit of any other carrier that chooses to enter the market after proclamation of the new legislation.
3. The Committee recommends that the new Regulatory Agency be given a mandate to monitor the impact of air transportation deregulation, particularly on low density routes, and that the law require the air carriers to provide to the Regulatory Agency such information as is necessary for it to carry out this monitoring function.
4. The Committee recommends that legislation deregulating the air carrier industry establish an **ESSENTIAL AIR SERVICES SUBSIDY PROGRAM** and set out in detail the criteria for qualification for subsidies.
5. The Committee recommends that a fixed air transportation tax ceiling be reinstated or that a tax be established which is graduated downward as the length of a passenger’s journey increases.

B. THE ROLE OF TRANSPORTATION CROWN CORPORATIONS — AIR CANADA

The Order of Reference instructed the Committee to examine and report on “the role of transportation Crown corporations in an open and competitive transportation environment”. In the airline industry, the only Federal transportation Crown corporation is Air Canada.

In 1937, Trans-Canada Airlines — the forerunner of Air Canada — was created by the Federal Government as an instrument by which to provide national air services that the private sector was unwilling to provide. This role for Air Canada as an instrument of public policy has become less important with the maturing of the airline industry. Air service is now provided on most of the national carrier’s routes not only by Air Canada but also by one or more competing carriers.

The *Air Canada Act, 1977* recognized that the public policy role for the airline was diminishing. By stipulating that Air Canada should operate with “due regard to sound business principles and in particular contemplation of profit”, the *Act* confirmed the subordination of this role to commercial objectives.

Freedom to Move says that “Crown corporations in transportation will be expected to be effective and efficient while operating as good corporate citizens”. Furthermore, the Minister of Transport has confirmed on more than one occasion that he expects Air Canada to pay its own way and that it will not receive infusions of equity.

No evidence was submitted to the Committee that Air Canada had acted other than according to sound business principles and in contemplation of profit since 1977, as required by its constituent *Act*. During this time Air Canada has not received any financial assistance from the Government and has paid dividends to the Government.

However, we heard testimony expressing concern regarding the dominant position of Air Canada in the domestic air transportation market. It was stated that this dominance is reinforced through financial assistance from the Government; control of the major national reservation system; favoured treatment in connection with access to air terminal facilities and the operation of the Government's central travel service.

On the role of Air Canada in a deregulated environment the Committee heard a whole range of opinions. Some witnesses said that Crown corporations should continue to be used as instruments of public policy, and to provide adequate levels of service where the services would not otherwise be provided. Other witnesses simply agreed with the statement in *Freedom to Move*. However, some were not prepared to agree that the statement in *Freedom to Move* was adequate to ensure that in the long-run, Crown corporations would adhere to sound business principles and practices and avoid anti-competitive behaviour. They suggested that specific guidelines for the conduct of Crown corporations should be put in legislation to ensure that transportation companies, whether Crown or privately owned, are subject to the same rules of competition and enjoy equitable financing opportunities. Finally, there were those witnesses who did not think it was possible to achieve a "level playing field" in a more competitive transportation industry until the transportation Crown corporations were privatized. There was, however, almost total agreement among the witnesses that in establishing the role for transportation Crown corporations, the Government must recognize those areas where they perform services in the public interest and provide adequate compensation for the performance of these services.

The issue the Committee has to address is whether there is any rationale for Air Canada remaining a Crown corporation.

As we have already pointed out, Government ownership of Air Canada is no longer needed to ensure availability of air services in the major markets of southern Canada. Moreover, it seems unlikely to the Committee that the Government will need — except in times of national emergency, in which case other legislation may be involved — to retain the power to direct Air Canada to provide services in particular cases. This directive power is now provided for in the *Financial Administration Act*.

The Committee recognizes that Air Canada, with its maple leaf symbol and substantial international presence, has a role as Canada's representative abroad. However, the Committee believes that Air Canada could continue to represent Canada in this way if it were privately owned. CP Air does this now on its international routes.

The Committee notes that the Minister of Transport has said that transportation Crown corporations will not have access to Government funds. This has been Government policy since 1977 and it has meant that Air Canada has had to rely upon its retained earnings and borrowings on the open market for its capital needs. This has resulted in an alarming deterioration in Air Canada's debt-equity ratio since 1977. The Committee is concerned about this. The question now is whether Air Canada will be able to generate sufficient earnings in the new competitive environment to provide for its capital needs, the major of which will be fleet replacement, without further weakening its debt-equity ratio.

This is the challenge for Air Canada. However, what concerns the Committee is whether, even if Air Canada is more profitable, it will still need an infusion of equity in order to satisfy its capital needs. It cannot continue to borrow indefinitely and since it is a Crown

corporation, it cannot apparently get its equity from the Government. The only other place it can go to obtain equity financing is to the open market which it could do only if it were privatized.

The Committee thinks that Air Canada must have “freedom to manage” in order to improve organizational efficiency to meet the new competitive challenge. Air Canada’s dominant position in the domestic market makes it the number one target for existing competitors and new entrants. Obviously it will have to keep its cost structure under control and improve productivity. The Committee believes that if Air Canada were privatized it would have more flexibility to do this, particularly because it would be able to give its employees a stake in the company. The Committee notes that employee participation in the ownership of airlines in the United States appears to have enabled them to achieve cost reductions and improvements in productivity.

The Committee appreciates that privatization is not likely to be successful unless Air Canada can demonstrate that it is an efficient, well managed, profitable airline. Therefore, Air Canada must be allowed to pursue its commercial objectives vigorously. The Minister of Transport has said that this is what he wants Air Canada to do. We would simply add that, if at any time the Government wants Air Canada to provide services for reasons of public policy that it would not otherwise do for commercial reasons, then the cost of those services should be clearly identified and Air Canada compensated. This is recognized in the *Air Canada Act, 1977* which provides for the identification of and compensation for imposed public duties.

RECOMMENDATIONS

6. The Committee recommends that Air Canada should continue to operate on sound business principles in contemplation of profit.
7. The Committee recommends that Air Canada have the “freedom to manage” to improve organizational efficiency and to enable it to respond vigorously to the demands of a more competitive market place.
8. The Committee recommends that if the Government imposes public duties on Air Canada, they should be clearly defined and Air Canada compensated for them according to the *Air Canada Act, 1977*.
9. The Committee recommends that the Government give priority to the consideration of options for the privatization, or at the least, partial privatization of Air Canada with emphasis on the participation of its employees in the ownership of the company.

C. FOREIGN OWNERSHIP

The Order of Reference instructs the Committee to examine and report on the proposals contained in *Freedom to Move* on “foreign control of Canadian transportation companies”.

There are three Federal statutes which enable the Government to control foreign ownership of Canadian airlines: the *National Transportation Act*; the *Aeronautics Act*; and the *Investment Canada Act*. Although the *National Transportation Act* and the *Aeronautics Act* do not make specific reference to foreign ownership, there are provisions in both which

can be applied to a transaction involving foreign interests. Section 27 of the *National Transportation Act* provides that where objection is made to the Canadian Transport Commission, a proposed acquisition of certain types of transportation entities, including air carriers, by any person whose principal business is transportation, may be disallowed if the acquisition would unduly restrict competition or be prejudicial to the public interest. The Canadian Transport Commission has jurisdiction only if an objection is made and the proposed acquisition is by a person whose principal business is transportation. However, for those transactions involving air carriers not covered by Section 27, the Canadian Transport Commission can proceed pursuant to Sections 21 and 22 of the *Air Carrier Regulations* made under Section 14 of the *Aeronautics Act*.

The *Investment Canada Act*, which specifically deals with foreign investment in Canada, provides that transactions involving acquisitions of Canadian businesses with assets of \$5 million or more, indirect transactions of Canadian businesses with assets of \$50 million or more, and indirect acquisitions of Canadian businesses with assets between \$5 million and \$50 million which represent more than 50 per cent of the value of the total international transaction, are reviewable and may be disallowed if the Minister of Regional Industrial Expansion is not satisfied that the investment is likely to be of net benefit to Canada. Furthermore, all additional acquisitions or new businesses in designated types of business activities relating to Canada's cultural heritage or national identity are reviewable if the Governor in Council determines that a review is in the public interest.

The Committee notes that *Freedom to Move* does not consider Canadian control of commercial air services except to say that "the acquisition of control by foreign interests of transportation undertakings in Canada will generally be subject to review under the *Investment Canada Act*".

Representatives of the air carrier industry suggested to the Committee that the question of foreign ownership of Canadian airlines requires further consideration. They pointed out that other major aviation nations such as the United States and Great Britain restrict the degree of foreign ownership of their air transportation systems. The United States, for example, requires that 75 per cent of the equity of a commercial air service be owned by U.S. citizens and that two-thirds of the directors be U.S. citizens. In their view, this was sufficient justification to treat air transportation as a special case having its own unique legislative protection rather than letting the industry fall under the more general and permissive *Investment Canada Act*.

It was also pointed out to the Committee that the reviewable threshold of \$5 million in the *Investment Canada Act* could mean that foreign interests could buy a small Canadian air carrier for less than \$5 million, expand its operations in a deregulated environment, and thereby gain control of a major domestic service. This would mean that the foreign ownership provisions would be circumvented and Canada might be faced with foreign ownership situations against the national interest.

Finally, it was also brought to the attention of the Committee that foreign ownership and control is an important consideration in the context of international bilateral air agreements. Many of these agreements contain a clause that provides that each state party to the agreement can impose conditions on the licence granted to the airline of the other state party if it is not satisfied that the airline is owned and controlled by the nationals of the state party that designated the airline.

The question for the Committee is whether we should recognize foreign ownership in the Canadian airline industry as a special case or treat it, as *Freedom to Move* does, like most other businesses in Canada and leave it to the jurisdiction of the *Investment Canada Act*.

The Committee is impressed with the reciprocity argument: that Canada should treat an attempt by foreign interests to control a Canadian airline in the same way that the State of the foreign interests does. The Canadian approach should be as open or closed to foreign interests as that of the Government of those foreign interests. We think for this reason alone the airline industry deserves special treatment.

We have pondered how this should be done. We think the best approach is to extend the proposal in *Freedom to Move* to give the Governor in Council power “to disallow domestic mergers and acquisitions of control of major federally regulated transportation undertakings with gross assets valued at \$20 million or more” in the national interest, to all foreign acquisitions of Canadian air carriers no matter the value of their gross assets. *Freedom to Move* does not set out how the review process for domestic mergers and acquisitions with gross assets of \$20 million or more will be structured or whether the new Regulatory Agency will be involved. These are questions that will no doubt be clarified at the time the new legislation is introduced.

RECOMMENDATION

- 10. The Committee recommends that the *Freedom to Move* proposal to control domestic mergers and acquisitions of \$20 million or more be extended to cover all proposed foreign acquisitions of Canadian air carriers no matter the asset value.**

D. CONFIDENTIAL CONTRACTS

At the present time, regulation requires that all air carrier cargo tariffs must be filed with the Canadian Transport Commission and a copy of the tariff must be made available for inspection by the public at the carrier’s place of business.

Freedom to Move proposes that the railways be allowed to negotiate confidential contract rates with their customers. Copies of the confidential contract will still have to be filed with the new Regulatory Agency but will not be available to the public for inspection. However, *Freedom to Move* does not make a similar proposal for the air carrier industry.

The Committee heard evidence from Air Canada that while regulation requires Air Canada to file all air cargo tariffs, courier companies, freight forwarders and brokers which use the services of air carriers are not required to file their rates. This puts Air Canada at a competitive disadvantage with its customers. Furthermore, in the United States, there are no restrictions on the business arrangements for the movement of air cargo.

This was the only evidence the Committee received on the question of confidential contracts in the airline industry. However, we will examine it in much greater detail in the

railway section of this Report. For now, the Committee believes that it is sufficient to say that it does not see any reason why the airline industry should not be permitted to negotiate confidential contracts.

RECOMMENDATION

- 11. The Committee recommends that the airline industry be permitted to negotiate confidential contracts for the movement of air cargo.**

II. RAIL TRANSPORTATION

Introduction

One of our challenges in writing this Report lay in assessing *Freedom to Move*'s attempt to find a new balance between measures that would, on the one hand, foster competition and, on the other hand, regulate undesirable competitive practices and abuses of market power. Nowhere was this challenge greater than with respect to railway freight rate regulation, the topic of this section.

We have little doubt that implementation of the proposals in *Freedom to Move* will change the balance of competition and regulation in the rail carrier industry. In particular, as we will point out, we see the legalization of confidential railway freight contracts and the elimination of collective rate-making by the railways as increasing competition both among the railways, and between the railways and alternative modes of transport, for the business of shippers.

These two changes would especially bring the benefits of increased competition home to shippers whose facilities have access to the line of more than one railway company, our witnesses said. But numerous witnesses also said the railways would seek to recover revenues lost in the fiercer competition for the business of these shippers by raising freight rates charged on the goods of shippers over whom they exercise monopoly power. In other words, the benefits to shippers enjoying the advantages of competition would be attained on the back of the “captive” shipper.

Indeed, we think that insofar as the railways could extract from such “captive” shippers their shortfall in revenue, they might attempt to do so.

Witnesses also said that confidential contracting and the elimination of the railways' right of collective rate-making would lead to predatory pricing by the railways — CN in particular — as they sought to gain market dominance and monopoly positions.

The first, and most important, issue we deal with in this section is whether confidential contracting is necessary on transborder and domestic traffic. In considering this issue and under subsequent headings, we consider the adequacy of the package of safeguards which *Freedom to Move* proposes. The purpose of these safeguards is to limit, in a commercial environment characterized by the existence of confidential contracts and the elimination of collective rate-making, the railways' monopoly (upward) pricing against the “captive”

shipper and their predatory (downward) pricing directed against competitors. Here we will recommend additions to the *Freedom to Move* package. At the end of the rail section, we also make recommendations regarding CN.

The recommendations in this section of our Report are intended generally to lower shipping costs and to force the railways to increase their efficiency while denying them the possibility (if it should exist) of compensating for their decreased revenues in one area simply by extracting more revenue in another area with no increase in service there.

Finally, although we will not deal with it in the body of the section which follows, we should mention here that if the railways are to become more efficient as we desire them to do, they must be able to reduce their costs. Neither we nor any witnesses who appeared before us were prepared to see safety standards compromised in this process. However, we urge the Government to work with both labour and industry to reach agreement on the elimination of the burden of unnecessary and outdated regulations and practices.

A. CONFIDENTIAL CONTRACTS

The *Railway Act* prohibits railways and shippers from entering into confidential contracts for the carriage of goods by rail in Canada. Section 275 of the *Act* requires that tariffs of rates be published and filed with the Canadian Transport Commission, and Section 269 requires railways to charge only those tolls set out in the tariffs. Section 381 makes it an offense to depart from those tolls, and Section 380 makes it an offense to offer unpublicized rebates.

These requirements differ markedly from the situation that has existed in the United States since the *Staggers Rail Act* of 1980 was passed. *Staggers* permitted U.S. railways to enter into confidential contracts with shippers. This has had a damaging effect on Canadian railways competing on transborder traffic with U.S. railways because it allows them to undercut published Canadian rates and to short-haul Canadian railways by diverting traffic from the lines of Canadian railways to the lines of U.S. railways.

In 1984, the Canadian Transport Commission conducted hearings on the issue of whether Canadian railways should be allowed to enter into confidential contracts with shippers on transborder traffic. These recommendations were presented to the Minister of Transport in early 1985.

Subsequently, in 1985, at the request of the Minister of Transport, the Commission undertook further public hearings on the question of permitting confidential contracts for rail traffic moving entirely within Canada (domestic) and concluded that they should also be allowed.

Freedom to Move proposes that confidential contracts, including rebates, be allowed on all domestic and transborder traffic, except grain shipments governed by specific legislation. Also, a railway and a shipper will be allowed under a confidential contract to waive common carrier obligations to provide adequate facilities, equipment and service to a shipper. Those obligations are set out in Section 262 of the *Railway Act*. Parties to a confidential contract will not be allowed to appeal them to the Regulatory Agency. Finally, shippers who do not

wish to enter into confidential contracts will be able to continue to ship under published tariffs.

Freedom to Move states that this mixed system of confidential contracts and published tariffs will stimulate competition among Canadian railways and lead to a wider choice of services for shippers.

Freedom to Move proposes the repeal of Section 279 of the *Railway Act*, which would complement the introduction of confidential contracts. Section 279 allows railways in Canada to set common rates on traffic moving between centres served by two or more railways. It was the view of several witnesses that this provision simply results in the rates being set by the highest cost railway, with competing railways then setting their rates at the same level.

The Committee agrees that Section 279 of the *Railway Act* should be eliminated but notes that provision should be made to allow railways to set joint-line rates collectively.

The Committee found widespread acknowledgement that confidential contracts must be allowed on transborder traffic. We agree with numerous witnesses and with *Freedom to Move* that confidential contracts should be allowed on transborder traffic in Canada. We, like most of the witnesses, do not see how our railways can compete effectively with U.S. railways for transborder traffic unless they are permitted to negotiate confidential contracts.

The harder question for the Committee to answer was whether the right to enter into confidential contracts should be extended to cover domestic traffic. Many witnesses, in particular from the Atlantic region and especially representatives of our trucking industry, suggested allowing a two-tier system — confidential contracts for transborder movements but not for domestic traffic. Other witnesses argued for and against *Freedom to Move*'s proposal that domestic confidential contracts be permitted.

Many shippers testified that the use of confidential contracts will mean that the railways will have to compete more vigorously for a shipper's traffic. This should encourage additional efficiencies on the part of the railways and any reductions in rates to shippers will allow them to be more competitive in Canadian and world markets.

We heard from pulp and paper producers that they must compete with U.S. producers in export markets. The U.S. producers can, however, negotiate confidential contracts with U.S. railways at lower prices than the published rates which Canadian railways charge to move the Canadian product to export position. United States companies also enjoy the advantage of these lower confidential contract rates on imported goods. We think Canadian producers need to have the same advantages.

Other witnesses said that the failure to introduce confidential contracts for domestic movements would place Canadian manufacturers at a competitive disadvantage vis-à-vis U.S. producers in the Canadian marketplace. For example, an industry located in western Canada which forwards its product by rail to a Toronto buyer may be competing with a U.S. producer of the same product. The U.S. producer is able, however, to negotiate a confidential contract which allows him to undercut the published Canadian rail rate and thereby eliminate the Canadian producer from the Toronto market. Allowing Canadian

railways to establish confidential contracts with Canadian shippers will enable those industries to effectively meet U.S. competition and remain commercially viable.

We also heard testimony that confidential contracts may benefit smaller shippers. At present, railways may be reluctant to offer a smaller shipper a lower rate than the one published for a larger shipper because the larger shipper will see the lower published rate and also demand it. If the large shipper is able to do this, the railway will lose considerable revenue in view of the larger volume of traffic at stake. Under a system of confidential contracts it will be possible for a railway to offer a lower rate to small shippers to take advantage of efficiencies they offer the railways and without disturbing published rate relationships. Such efficiencies may include instances where the railway is able to use otherwise empty cars on a return movement or on traffic which fills out a train to an optimum length and capacity. Confidential contracts could therefore also be to the benefit of small shippers located on the line of a single railway. In essence, confidential contracts between a large or small shipper and a railway will permit rates to be tailored closer to the particular service, to the mutual advantage of both parties to the contract.

It was also stated by some witnesses that confidential contracts on domestic traffic will simply place a shipper's transportation costs in the same context of privacy as his other costs when setting a competitive market price for a product.

There was considerable testimony, particularly from the trucking industry, against allowing confidential contracts on domestic traffic. We also heard that confidential contracts will be of no benefit to smaller shippers or to those firms located in isolated or remote areas of the country who do not have the flexibility of negotiating with two railways for the lowest level of rates. Many small shippers located on the line of a single railway in the Atlantic Provinces and in other regions removed from central Canada believe that lower rate levels arrived at through confidential contracts in areas of the country where competitive rail service is dominant will require the railways to seek higher rates from shippers in areas where such service is absent.

Having heard both sides of the case argued at length, the Committee has come to the conclusion that confidential contracts should also be allowed for the domestic movement of goods by rail. We simply do not believe that a two-tier system could work effectively; we believe that such a system would mean that our railways and shippers would continue to be at a competitive disadvantage vis-à-vis their U.S. counterparts.

However, the Committee sympathizes with the concerns expressed by small shippers and the trucking industry regarding the introduction of confidential contracting. We think safeguards are required.

The concerns about the effects of confidential contracting (taken together with the elimination of collective rate-making by the railways) were two-fold. Firstly, that the railways would engage in predatory pricing to obtain market share. Secondly, that the railways would raise their rates to shippers against whom they enjoy monopoly pricing power. We believe safeguards are needed in respect of both these concerns.

With respect to predatory pricing, Section 276 of the *Railway Act* currently requires all freight rates to be compensatory (i.e., that they exceed the railway's variable cost for the product movement concerned). Section 276 was enacted as a check on predatory pricing.

Freedom to Move proposes the repeal of Section 276 in five years — that is, presumably, five years after the legislation is enacted. After the repeal of the Section, the railways would be able to set freight rates free from the compensatory requirement and subject only to whatever anti-combines legislation may then be in effect.

Witnesses expressed fear that the removal of the compensatory requirement would create an environment which would result in destructive rate wars between railways. While shippers captive to the line of a single railway are concerned about the possibility of paying higher rates because of the ultimate revenue shortfalls suffered by the railways, truckers are concerned that such anti-competitive behaviour may decimate much of their long-haul business.

Both the trucking industry and CP Rail are particularly concerned that CN Rail might be inclined to price its services below cost to a greater extent than its competitors in the absence of Section 276. They believe that CN enjoys special financial advantages as a Crown corporation as a result of which it would be able to undertake predatory pricing practices.

Several witnesses indicated that in the absence of Section 276, the *Combines Investigation Act* would not provide sufficient protection.

We agree that this *Act* is not adequate protection against predatory pricing. Indeed the Committee has concluded that the only effective mechanism currently in place to deter predatory pricing on the part of our railways is Section 276. Therefore, Section 276 should be maintained, and not repealed in five years as proposed by *Freedom to Move*. We see this as the first of a package of safeguards for shippers and competitors of the railways whose commercial interests might be harmed by anti-competitive behavior when confidential contracts are introduced.

The Committee also thinks that Section 276 should be strengthened by incorporating in new legislation, penalty provisions that would apply where non-compensatory rates have been charged.

A related safeguard we propose, but which is not set out in *Freedom to Move*, is the right of a third party to appeal to the Regulatory Agency on the grounds that a confidential contract violates Section 276 or restricts the railway's ability to meet its common carrier obligations (under Section 262 of the *Railway Act*) to provide the third party with adequate facilities, equipment and service. Furthermore, we think the Regulatory Agency should be able on its own motion to initiate an investigation into whether a confidential contract violates Section 276 or the railway's common carrier obligations.

Where rates are found to be non-compensatory either upon third party appeal or upon the Regulatory Agency's own motion, the Regulatory Agency should have the power to order the rates to be increased to compensatory levels.

Where the confidential contract is found to restrict the railway's common carrier obligations to a third party, the Regulatory Agency should have the power to order the parties to amend or to cancel the contract.

Freedom to Move proposes that all confidential contracts be filed with the Regulatory Agency. We agree. We see the requirement to file confidential contracts as necessary for the Regulatory Agency's monitoring of contracts to determine whether they are non-compensatory or impinge on a railway's common carrier obligations to third party shippers.

Furthermore, we think that summaries of confidential contracts should be filed with the Regulatory Agency *and published*. These summaries will provide some information about confidential contracts which may be set at predatory prices or which contain provisions affecting a railway's common carrier obligations to third party shippers. We suggest that the summaries should contain sufficient information to permit a competing carrier or shipper to compare traffic characteristics on shipments made under published rates with those under confidential contracts. Information such as the commodity, shipper, carrier, origin, destination, routing, volume and equipment involved in the movement will allow a third party shipper or carrier to compare movements under published rates with movements under confidential contracts, without divulging confidential rate levels and rebate provisions. On the basis of this information, the third party may decide to appeal to the Regulatory Agency on the grounds mentioned above.

Freedom to Move proposes that a review of confidential contracting take place after four years. We believe that as an additional safeguard for shippers and the railways' competitors, this evaluation should take place after the first two years as well as four years after the enactment of legislation permitting confidential contracting.

Finally, the ultimate safeguard for those who feel aggrieved by the railways' pricing activities under confidential contracts is that they can resort to a "family" of dispute-resolving mechanisms proposed in *Freedom to Move*. We discuss this "family" of dispute-resolving mechanisms later in this section of our Report. It includes mediation, final-offer arbitration, and a streamlined Section 23 of the *National Transportation Act*.

RECOMMENDATIONS

12. The Committee recommends that Section 279 of the *Railway Act* be repealed. The Committee, however, recommends that provision should be made to allow railways to set joint-line rates collectively.
13. The Committee recommends that railways be permitted to enter into confidential contracts for both the transborder and domestic movement of goods by rail.
14. The Committee recommends that Section 276 of the *Railway Act* be retained and strengthened by the incorporation in it of penalty provisions that would apply where non-compensatory rates have been charged.
15. The Committee recommends that a person not party to a confidential contract be entitled to appeal to the Regulatory Agency on the grounds that a confidential contract violates Section 276 or impinges on the railway's ability to meet its common carrier obligations (under Section 262 of the *Railway Act*) to provide the third party with adequate facilities, equipment and service.
16. The Committee recommends that the Regulatory Agency be empowered to order the rates increased to compensatory levels where rail freight rates are found to violate the new Section 276.

17. The Committee recommends that the Regulatory Agency be empowered to order the parties to a confidential contract to amend or to cancel the contract where it impinges on a third party's common carrier obligations.
18. The Committee agrees with *Freedom to Move* that all confidential contracts should be filed with the Regulatory Agency.
19. The Committee recommends that summaries of confidential contracts containing basic information (not including the rate agreed under the contract) be filed with the Regulatory Agency and published.
20. The Committee recommends that all confidential contracts for the movement of goods by rail in Canada be monitored by the Regulatory Agency and that confidential contracting be evaluated two and four years after the legislation is enacted permitting confidential contracts.

B. "CAPTIVE" SHIPPERS

What to do about the "captive" shipper was one of the most vexing questions we were called upon to consider during the course of our hearings. The reason for this is that it is very difficult to define exactly who is or is not a "captive" shipper. However, several criteria can be applied. These involve consideration of whether the shipper is captive to a mode of transport. An example would be a shipper of a relatively low-value, high-density bulk product which must move a long distance to market. If that shipper is served by only one carrier, he can be considered as captive to that carrier.

While this may appear to be a relatively simple definition of a "captive" shipper, in practice it is extremely difficult to apply. This often results from the fact that while there may exist an alternative mode of transport for that shipper, that alternative may be impractical to use from an economic perspective.

Shippers have long complained that where the nature of their business or location is such that they have no efficient alternative but to ship by one railway, they are captive to that railway company. As a result of the lack of competitive transportation services, "captive" shippers fear that the railway can charge them whatever it wishes for the transportation of their goods.

The existing legislative mechanism which addresses the concerns of captive shippers is contained in Section 278 of the *Railway Act*. That Section provides a formula-based mechanism for those shippers for whom there is no "alternative, effective and competitive service by a common carrier other than a rail carrier or carriers...". Shippers may apply to the Canadian Transport Commission to have a freight rate fixed if they are dissatisfied with the rate offered by the railway.

Freedom to Move recognizes that Section 278 has been widely criticized as being ineffective. Since it was enacted in 1967, there has been only one application under it that proceeded through all the steps set out in the legislation. This mechanism is unattractive to shippers because of the difficulties in the calculation of the costing formula. Therefore, *Freedom to Move* proposes the repeal of Section 278 in favour of a "family" of appeal provisions. In addition, it proposes to allow shippers captive to one rail line to have access to

the lines of competing rail carriers through provision in legislation for the setting of a joint-line rate from the traffic's origin to its destination.

The Committee will consider in the next section of the Report the proposal for a "family" of appeal provisions because they will be available not only to "captive" shippers but to all shippers. However, we wish to note at this time that most witnesses greatly preferred the "family" of proposed appeal provisions to a Section 278 maximum rate mechanism. Now, we will address the questions of legislated joint-line rates and interswitching.

Regarding the proposal for legislated joint-line rates, the Committee notes the strong support which exists among shippers for this approach for the protection of the "captive" shipper. They believe that it has great potential to ensure that their freight rates will be reasonable. Furthermore, the Committee was impressed with the evidence to the effect that many shippers would not be prepared to endorse the proposals in *Freedom to Move* regarding rail freight *unless* there was provision in the legislation for joint-line rates.

However, the railways argued that the setting of joint-line rates could lead to the general prescription of rates by the Regulatory Agency. They also said that it would result in shippers switching traffic from Canadian lines to United States railways at proximate interchanges and in so doing, deny Canadian rail carriers revenue they would otherwise earn. This loss of long-haul revenue could translate into lost Canadian jobs.

Furthermore, the railways stressed that implementation of this proposal could amount to an expropriation of the benefits of their investments in infrastructure and facilities.

The purpose of this proposal is clear. It is intended to break the local monopoly power of a railway. In so doing, it would prevent a railway from abusing its monopoly power in the setting of rates due to the absence of competition.

We agree that this fundamental safeguard is required. We would like to see the benefits of competition brought to more shippers, especially to those who are regarded as "captive".

With respect to interswitching, the Committee notes that it is not mentioned in *Freedom to Move*. Based on the evidence we heard regarding this question, it merits attention, especially in connection with the "captive" shipper.

Interswitching takes place when traffic which is carried by a railway from an industry on a siding in one city cannot be delivered by the same railway to its destination. The traffic must then be switched to a second railway for final delivery. At the present time, regulated interswitching limits are set at four miles, subject to the provisions set out under General Order T-12 of the Canadian Transport Commission. The regulations and mileage limits have remained largely unchanged since 1918.

In its appearance before the Committee, the Canadian Transport Commission outlined its proposal for expanded interswitching limits. Its proposal calls for a system based on zones. These zones would enlarge the limits beyond four miles by encompassing more industrial areas in or near urban centres.

The Committee recognizes that interswitching is a complex issue that requires careful and extensive study. While we are not in a position to say what the interswitching limits should be, we believe that the Canadian Transport Commission's proposal deserves further consideration.

RECOMMENDATIONS

21. The Committee recommends that Section 278 (the maximum rate provision) of the *Railway Act* be repealed.
22. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that provision be included in legislation for the setting of joint-line rates by the Regulatory Agency as an additional protection for “captive” shippers.
23. The Committee recommends that interswitching limits be increased in order to foster greater intramodal competition.

C. DISPUTE-RESOLVING MECHANISMS

As is evident from the previous sections, the Committee recognizes the concerns that have been expressed regarding confidential contracts and the “captive” shipper question. In each instance we have outlined a number of protective measures (e.g., third party appeals, legislated joint-line rates) that must be in place in order to assist all those in the transportation industry to better cope with the changes proposed in *Freedom to Move*. In addition, we have stressed the importance of the “package” of dispute-resolving mechanisms set forth in *Freedom to Move* as an essential part of the fabric of the “safety net” that we firmly believe is required to ensure that there is a balance between the new pro-competitive policy and the public interest.

The Government wants to make the dispute-resolution processes now in legislation less adversarial, more effective, efficient, accessible and less expensive to use. To this end, *Freedom to Move* proposes a family of problem-solving mechanisms which include mediation, final-offer arbitration and a streamlined Section 23 appeal mechanism. Also, a reparations provision will apply in the latter two cases.

i) Mediation

At the present time, the mediation process that has been developed by the CTC is a simple and informal procedure whereby a shipper, carrier or the staff of the CTC who are handling a complaint may request mediation of a traffic or tariff dispute. Informal meetings are conducted, and negotiation of the dispute takes place and does not become part of the legal process.

Freedom to Move proposes that a mediation appeal mechanism be included in legislation as an informal means of resolving disputes between shippers and carriers. Although no change to the existing mediation format is proposed, it is believed that the incorporation of the provision in legislation will further publicize the availability of the mediation service, making it more attractive to shippers and carriers.

The Committee did not hear any criticism of the existing mediation procedure and witnesses expressed acceptance of the proposal in *Freedom to Move*. The Committee observes that the present mediation process appears to be successful because of its informality and flexibility. We would therefore caution against any measure in the new legislation which detracts from these attributes.

RECOMMENDATION

- 24. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that a mediation function be included in legislation as an informal means of resolving disputes between shippers and carriers.**

ii) Final-Offer Arbitration

Freedom to Move proposes to establish a new appeal mechanism called “final-offer arbitration” for resolving rate disputes of private or narrow interest. A complainant in a dispute will have the option of either appealing under Section 23 or requesting final-offer arbitration, but not both. *Freedom to Move* emphasizes that it is critical that the arbitrator be independent, impartial and experienced in the relevant transportation matters because he/she will be expected to select one or the other of the final positions presented by the parties to the dispute. The necessity for the arbitrator to select one of the final positions is expected to encourage the parties to negotiate in good faith and to attempt to reach their own resolution.

Freedom to Move states that the entire proceeding must be completed within 90 days from either the request for arbitration or from the date the Regulatory Agency decides to resolve the dispute through this mechanism. Finally, it is proposed to include a reparations provision to permit a refund of overcharges plus interest when a rate is found to be too high.

Witnesses appearing before the Committee agreed in principle with final-offer arbitration but had some concerns as to how it would work. The point was made that railways have more knowledge and experience in rate negotiations than shippers and, therefore, shippers should be able to utilize outside experts or consultants in the arbitration process. It was further suggested that, rather than restrict the arbitration to a one person decision, it might be more appropriate to establish a tribunal system whereby each party would be allowed to select one individual to sit on the panel with an arbitrator employed by the new Regulatory Agency.

The Committee believes that final-offer arbitration is an essential aspect of the dispute-resolving mechanisms proposed in *Freedom to Move*. But like some of the witnesses, we wonder exactly how the process is going to work in practice. What rules and procedures will be developed? How will the arbitrator be chosen? Will the parties be entitled to have representation? However these and other questions of procedure and process are resolved, we wish to emphasize that we must not lose sight of the goal of a simple, efficient and fair appeal mechanism.

RECOMMENDATIONS

25. The Committee agrees with *Freedom to Move* that a final-offer arbitration mechanism be incorporated in legislation and that a reparations provision be included.
26. The Committee recommends that appeals made under this provision be limited to problems of a “narrow” or “private” interest nature and that the Government give consideration to clarifying the meaning of such terms, as well as the terms of “national” and “public” interest considerations in the new legislation.

iii) Section 23

At present, Section 23 of the *National Transportation Act* gives the CTC the power to remedy any situation where the public interest is considered to be prejudicially affected. Specifically, if a person has reason to believe that an act or omission of a carrier may be prejudicial to the public interest in respect of tolls or conditions of carriage, that person may apply to the CTC for leave to appeal. Once the Commission has been satisfied that a *prima facie* case has been made, it can undertake an investigation and make whatever orders are necessary or report its findings to the Governor in Council for appropriate action.

Freedom to Move proposes that Section 23 of the *National Transportation Act* be retained in a streamlined form as one of the family of dispute-resolving mechanisms. It is proposed, that it be amended, so that the requirement that a *prima facie* case be established before leave to appeal is granted and an investigation proceeds be eliminated, and that the Regulatory Agency be given the choice between a file hearing and a public hearing. Coupled with this is the proposal that time limits be placed on various stages of the appeal process to help ensure that Section 23 cases move at an expeditious pace. It is further proposed that an amendment be made to Section 23 to clarify that a shipper served by only one carrier of a single mode have access to the appeal process. This addition will offer specific protection to those shippers who do not have the benefit of intramodal competition. Finally, as was the case for final-offer arbitration, it is proposed that provision be made for reparations so that when a carrier's rate is disallowed, it must refund overcharges plus interest. At present, reparations are not available, and a tariff remains in effect, and must be paid, until a decision on the appeal is made.

Witnesses before the Committee generally supported the proposals for a streamlined Section 23. The Committee views this Section as the foundation of the dispute-solving mechanisms and agrees with the proposals made for its streamlining.

RECOMMENDATION

27. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that a streamlined Section 23 appeal mechanism, as outlined in *Freedom to Move*, be incorporated in the new legislation.

D. THE ROLE OF TRANSPORTATION CROWN CORPORATIONS — CANADIAN NATIONAL

The Order of Reference instructed the Committee to examine and report on “the role of transportation Crown corporations in an open and competitive transportation environment”.

In the railway industry there are two Federal Crown corporations: Canadian National Railways and Via Rail. The Committee will only consider the role of Canadian National in a more competitive environment. The consideration of Via Rail's role is not part of the Committee's mandate. The Minister of Transport has announced that legislation regarding Via Rail is forthcoming and one of the issues that will be addressed then will be that of Via Rail's role in a more competitive environment.

In the 1920's the Government of Canada created Canadian National Railways by merging and rationalizing several bankrupt railways. From that rather inauspicious beginning, Canadian National has become a modern, large, diversified Crown corporation with more than \$7 billion in net assets. CN's presence is significant in Canada and it provides employment for more than 60,000 people.

Generally speaking, Canadian National has served Canadians well but we have paid for it. The last recapitalization took place in 1978. The purpose was to once again give CN a reasonable balance sheet, placing it on a sound commercial basis by the conversion of \$808 million of its debt owed to the Government, to equity. Unfortunately, since that recapitalization, CN's debt-equity ratio has deteriorated quite dramatically.

Freedom to Move says that "Crown corporations in transportation will be expected to be effective and efficient while operating as good corporate citizens". They "will be discouraged from engaging in non-business-like pricing and in loss-making commercial activities".

On the role of Canadian National in a more competitive environment the Committee heard a whole range of opinions. Some witnesses said that Crown corporations must continue to play an active role in transportation policy, not only to provide otherwise uneconomic services, but also more generally to ensure that transportation policy facilitates national economic goals. Other witnesses were content to accept, and agree with the statement in *Freedom to Move*. However, there was a substantial group of witnesses who were not prepared to accept the statement in *Freedom to Move* as adequate to ensure that in the long-run, Crown corporations would continue to act as good corporate citizens and not engage in unfair competition. They believe that because Crown corporations are not faced with the ultimate discipline of bankruptcy, they might well indulge in activities that would erode, rather than promote competition. This group suggested that specific guidelines should be put in legislation to ensure that financial accountability and market conduct will be equitable for Crown and private corporations. Finally there were those witnesses who did not think it was possible to achieve a "level playing field" in a less regulated environment unless the two major transportation Crown corporations were privatized. However, most of the witnesses agreed that where Crown corporations are used as instruments of public policy, then the cost involved must be clearly and openly defined, and the corporation compensated by the Government.

The Committee is concerned about the deterioration of CN's debt-equity ratio since 1978. So, of course, is management, and CN told the Committee that representations have been made to the Government to have residual debt of \$265 million due to the Government reclassified as equity, rather than long-term loan investment.

We have the same problem with Canadian National as with Air Canada. That is, we wonder how Canadian National is going to be able to finance its substantial capital

requirements over the next few years. If CN cannot obtain an infusion of equity from its shareholder, it will have to depend on earnings, borrowings and internal cost restraint to generate the large amount of capital that will be needed to maintain and improve its vast railway system.

The Committee is not entirely convinced that CN can do this. However, we are convinced that one essential way to assist CN in this challenge to be a profitable and efficient railway is to give it the “freedom to manage” its own affairs on a sound business basis. This means that requirements to provide exemplary services, employment and purchasing practices, and the performance of services in the public interest should not burden CN in a way which is unfair or discriminatory in comparison to its private sector competitors. These imposed public duties should be recognized by the Government, their cost clearly defined, and CN should be compensated by the Government for them.

But by “freedom to manage” the Committee does not mean that CN, with its inherent advantages because it is owned by the Government, should be allowed to compete unfairly. In our view CN should be subject to the same financial yardsticks and commercial discipline as its private competitors. The Committee is aware that as a result of 1984 amendments to the *Financial Administration Act*, the Governor in Council may, on the recommendation of the appropriate Minister, give directions to a Crown corporation in the public interest under Section 99 of the *Act*. We think that the use of this power might be one way of establishing appropriate financial guidelines to govern CN’s conduct in the market place. We do not think we are in a position to suggest the content of these guidelines; we leave that responsibility to the Government.

RECOMMENDATIONS

- 28. The Committee recommends that CN continue to operate in a commercial manner.**
- 29. The Committee recommends that the Government require CN to meet private-sector standards of financial accountability in the form of financial guidelines set and evaluated by an independent party, (the Auditor General for example).**
- 30. The Committee recommends that all uneconomic services and practices that CN is required to perform in the public interest be clearly defined by the Government and that CN be appropriately compensated.**

III. EXTRAPROVINCIAL TRUCKING

In 1954 the Federal *Motor Vehicle Transport Act* conferred upon the Provinces the authority to regulate extraprovincial for-hire trucking activity. The major consequence of this was the development of a complicated and confusing regulatory framework across Canada, characterized by different rules and administrative procedures for the regulation of entry, exit and rates for extraprovincial trucking.

Over the past thirty years the for-hire trucking industry has experienced substantial growth. It has provided good and effective competition on long-haul routes for our two railways and has complemented their activities through intermodal operations. However, during the 1970's it became apparent that reform of the diverse and complicated provincial regulatory system was necessary.

The same conclusion had been reached in the United States and the result was the *Motor Carrier Act* of 1980 which deregulated the interstate and international for-hire trucking industry. This made access to the large American market easier for Canadian trucking firms and many took advantage of that.

In 1982 the United States placed a moratorium on the granting of United States operating authorities to Canadian-owned or-domiciled carriers. This was because the Americans did not feel they had the same ease of access to Canadian markets as Canadians did to American markets. In late 1982, after negotiations culminating in the Brock-Gotlieb understanding, the moratorium was removed.

The Brock-Gotlieb understanding recognizes the importance to commerce of a competitive and healthy transborder for-hire trucking industry and establishes as a goal of both Governments that their respective regulatory authorities maintain a policy of non-discrimination. The understanding also recognizes that there are differences in the policies and economies of the two countries which may affect the competitive opportunities available to motor carriers. Consequently, provision is made that should these differences result in a major shift in the balance of trade in trucking services to the injury and detriment of an important segment of the industry, the relevant parties will resolve the matter by means of an established consultative mechanism. This mechanism is in place and has been used to good advantage since the understanding was concluded.

The moratorium and its aftermath provided the catalyst for regulatory reform in Canada which resulted in the conclusion of a Federal-Provincial Accord in February 1985,

setting out the framework for the establishment of a uniform and scaled-down extraprovincial regulatory regime for the trucking industry. The essential points of this Memorandum of Understanding are:

- (i) the shifting of the burden of proof for an extraprovincial operating authority from the applicant to the objector: i.e., the reverse onus test;
- (ii) the elimination of the requirement for the approval of motor carrier rates and charges;
- (iii) the exemption of the transportation of certain commodities from economic regulation; and
- (iv) streamlining the application process.

Freedom to Move points out that there was also a Federal-Provincial agreement to assess the “socio-economic effects of eliminating the test of ‘public convenience and necessity’ in favour of a ‘fit, willing and able’ test and eliminating rate filing”.

Freedom to Move proposes to revise the *Motor Vehicle Transport Act* to reflect the Federal-Provincial February Accord and “to change the entry criterion in Part III of the *National Transportation Act* from a test of ‘public convenience and necessity’ to a ‘fit, willing and able’ requirement” as well as to remove the regulation of rates and fares.

Many of the witnesses the Committee heard on the issue of extraprovincial trucking applauded the Federal-Provincial Accord. This did not include the representatives of the for-hire trucking industry who appeared before the Committee. They seemed to be saying to the Committee that while they did not disagree with the need for substantial motor carrier regulatory reform, they were very disappointed with the way it has been handled to date and the lack of sensitivity towards the concerns of the industry.

The Committee welcomes this plan. We think the provincial regulatory framework for the control of extraprovincial trucking has become too complicated, restrictive, time-consuming and costly. We believe more freedom, flexibility and competition are needed. We urge the Federal Government to continue its role of vigorous leadership to ensure that economic regulatory reform occurs as soon as possible, and we encourage the Provinces to participate in a positive and progressive manner.

We recognize that the Federal Government has the power to assume its jurisdiction over extraprovincial trucking. The Committee is not prepared to suggest that this should be considered at this time. However, the Committee thinks it is important to emphasize that this power is there. We would certainly support the exercise of it if the Provinces and Federal Government cannot agree upon a smooth and expeditious implementation of the Federal-Provincial Accord. If it were necessary for the Federal Government to act in this manner, we think that a joint Federal-Provincial Agency should be established to control for-hire extraprovincial and international trucking activities.

All of the representatives of the trucking industry who appeared before the Committee expressed concern regarding the possibility of unfair competition by the railways in long-haul domestic markets. In their opinion, the introduction of confidential contracts will mean

that Section 276 of the *Railway Act* will not provide adequate safeguards against predatory pricing. They expressed particular concern that Canadian National might be prepared to indulge in predatory behaviour because it is a Crown corporation with a "deep pocket", that is to say, supported by the Federal Treasury.

The Committee has already considered Section 276 of the *Railway Act* and has recommended that the Section be retained and strengthened to address the issue of predatory pricing. The concerns of the trucking industry were very influential in the Committee's determination of this question.

With respect to the matter of the potential for anti-competitive activity on the part of Canadian National, we have already explained what we think Canadian National's role should be in a more competitive environment. Furthermore, we note the intention of Canadian National to sell its trucking interests soon which should, to a degree, allay the concerns of the trucking industry.

In connection with confidential contracts for the railways, the trucking industry argued that they should only apply to international movements. The Committee has considered this matter and reached the conclusion that it is not possible or appropriate to make an exception for the domestic market.

Representatives of the trucking industry were also very concerned that the proposed reduction in trucking regulation in Canada will result in the dominance of transborder markets by U.S. carriers. They argued that this would in turn lead to the development of domestic feeder networks by U.S. carriers which would mean that Canadian carriers would also be pushed out of the east-west Canadian trade.

The Committee recognizes that there are two issues here that must be addressed. One concerns the situation where an American carrier wishes to extend its operations to Canada, and the other is where an American carrier acquires control of a Canadian carrier.

Regarding the first situation, the Committee is sympathetic to the fears of the Canadian trucking industry that it could be swamped by American competition in Canada. However, we are concerned that any marked differences in approach to the control of entry between our system and that of the United States could result in further retaliatory actions against Canadian carriers attempting to obtain U.S. operating authorities.

We believe that the best way to balance and protect trucking interests on both sides of the border is through a permanent mechanism similar to that of the Brock-Gotlieb understanding. This could be achieved through bilateral negotiations which would lead to a formal bilateral agreement on transborder trucking operations.

With respect to the question of foreign ownership, the Committee is concerned about the effectiveness of the *Investment Canada Act*. As in the airline industry, a foreign company could acquire a Canadian trucking firm with assets of less than \$5 million and expand its operations in the domestic market to the possible detriment of the national interest.

We share the Canadian trucking industry's concern regarding the question of foreign ownership. So much so that we believe special treatment is warranted for the industry. We think the same approach should be taken as we recommended for the airline industry: that is to say, the extension of the proposal in *Freedom to Move* to control domestic mergers and acquisitions to cover all proposed foreign acquisitions of Canadian trucking companies, no matter their gross asset value.

RECOMMENDATIONS

- 31. The Committee recommends that the Federal Government continue to take the initiative in the implementation of the Federal-Provincial Accord of February 1985 and pursue with vigor economic regulatory reform of extraprovincial for-hire trucking.**
- 32. The Committee recommends that if, due to Federal-Provincial differences, the Accord cannot be implemented in a timely fashion, the Federal Government should repatriate the jurisdiction over extraprovincial trucking and establish with the Provinces a Federal-Provincial Agency which would control extraprovincial and international trucking activities.**
- 33. The Committee recommends that the Federal Government give consideration to the negotiation of a bilateral trucking agreement with the United States which would recognize among other things the importance and need to maintain a fair and equitable balance of trade in transborder trucking services.**
- 34. The Committee recommends that the *Freedom to Move* proposal to control domestic mergers and acquisitions of \$20 million be extended to cover all proposed foreign acquisitions of Canadian trucking companies no matter the value of the assets.**

IV. MARINE TRANSPORTATION

The Canadian marine transport industry may be considered to comprise seven sectors. They are the Great Lakes-St. Lawrence Seaway movement of bulk products; the West Coast tugboat and barge operations transporting predominantly bulk cargoes such as forest products; East Coast domestic activity encompassing mainly bulk transport, ferry operations and coastal community supply; the Mackenzie River and western Arctic community resupply and oil and gas exploration support; the eastern Arctic and Keewatin resupply; the international bulk trade; and the international container trade. In the last two categories, there is almost no participation by Canadian flag carriers.

The major pieces of Federal legislation dealing with maritime transportation are: the *National Transportation Act*, which empowers the Canadian Transport Commission to investigate matters involving shipping and provides for appeals against the licencing of carriers; the *Transport Act*, which empowers the Canadian Transport Commission to licence shipping and to set maximum tolls on those marine transport waterways in which it is proclaimed to apply (currently all marine services on the Mackenzie River system and passenger and package freight on the Great Lakes and western Arctic are regulated under this *Act*); the *Canada Shipping Act*, which through Part XV limits the coasting trade to Commonwealth vessels and Great Lakes shipping to Canadian vessels although waivers may be obtained for foreign vessels if suitable Canadian vessels are unavailable; the *Inland Water Freight Rates Act*, which empowers the Canadian Grain Commission to set the maximum rates for the carriage of grain on the Great Lakes; and the *Shipping Conferences Exemption Act (1979)*, which allows shipping lines involved in the liner trades to form associations — called conferences — with immunity from the *Combines Investigation Act*. These shipping conferences set uniform freight rates and coordinate services among their members. The *Shipping Conferences Exemption Act* was due to expire in March 1984, but its life was extended first to March 1985, then again until March 1986.

Freedom to Move proposes to revise the *Shipping Conferences Exemption Act*. "While shipping loyalty (patronage) contracts will still be possible, confidential contracts with individual conference members will also be permitted. Shipping conferences will be allowed to quote multi-modal rates, but safeguards against collusion in the setting of such rates will be implemented and independent carrier action encouraged."

Freedom to Move also proposes the revision of the *Canada Shipping Act* "to reserve the coasting trade for Canadian ships; to extend the jurisdiction of the Act to 200 nautical miles or to the limits of the continental shelf, whichever is greater; to expand the scope of the Act to include all commercial marine activities except for fishing; and to retain the waiver system, with specific provision for conditional exemptions."

Of all of the modes of transport in Canada, marine transportation has been the least regulated. Not surprisingly, therefore, the Committee heard less testimony about the effects of the proposed deregulation of marine transportation as set out in *Freedom to Move* than it did about any of the other modes. It seemed to the Committee that this was because the marine industry would not be significantly affected by the regulatory reform that is proposed.

However, the Committee would like to point out that all of the witnesses who referred to the proposed amendments to the *Shipping Conferences Exemption Act* generally accepted them. Most of them emphasized the importance of our legislation being compatible with that of the U.S. *Shipping Act* of 1984 and were pleased to see that the proposed amendments will put Canadian shippers back on an equal footing with U.S. shippers.

There was not so much agreement expressed regarding the proposed amendments to the *Canada Shipping Act* concerning the coasting trade. It was pointed out by some witnesses that reserving the coasting trade to Canadian ships is not consistent with the general thrust of *Freedom to Move* towards more competition. And the witnesses advocated that the inter-coastal trade be exempt from Canadian flag restrictions. However, most of the witnesses emphasized that if the proposed amendments go ahead then the waiver procedure to allow the use of non-Canadian vessels when no suitable Canadian vessel is available must be simple and expeditious. Furthermore, they argued that when a waiver is granted, it should not be subject to any duty, taxes or fees as is the case now.

The Committee understands that legislation to revise the *Shipping Conferences Exemption Act* and the coasting trade provisions in the *Canada Shipping Act* will soon be introduced. The Committee wishes only to highlight the points made to it regarding the amendments to both *Acts* to ensure that they will receive detailed consideration at the time these amendments are debated in Parliament.

V. OTHER ISSUES

A. THE ROLE OF TRANSPORTATION IN REGIONAL DEVELOPMENT

A statement of transportation policy objectives is contained in Section 3 of the *National Transportation Act*. There is no reference to the use of transportation as an instrument of regional economic development.

Freedom to Move proposes to revise this statement “so as to promote actively both intramodal and intermodal competition; greater efficiency and the lowering of total unit costs for all transportation services; the reduction of the burdensome intervention of Government in the marketplace by minimizing the extent and complexity of regulation imposed on carriers, shippers, and other users; and a regulatory process that is more open, flexible and accessible to all Canadians”.

It was pointed out to the Committee by several witnesses that what is missing from this proposed statement of transportation objectives is a recognition of the use of transportation as a catalyst for regional economic development. In their opinion, the potential benefits of increased competition will likely accrue to those in the more populated, affluent areas of the country. However, they pointed out that regions where the population is dispersed, where economic growth is slow, and where distances to major markets are great may not enjoy the same level of benefits from a more competitive environment. Indeed they thought these regions might experience unacceptable levels of transportation services and costs so as to endanger economic development. In their view, this must not happen and because transportation is so vital to regional economic development, all these witnesses recommended that the revised statement of transportation policy objectives should recognize that transportation is a key to regional economic development.

It was also brought to the attention of the Committee by several witnesses that at the annual Premiers Conference in August 1985, the Premiers adopted a resolution emphasizing the role of transportation as a tool of regional economic development. They said:

“Whereas the importance of regional economic development has been agreed upon by all Governments, we, the Provincial Premiers, call on the Government of Canada to incorporate in the proposed new *National Transportation Act*, in addition to an objective of commercial viability, the following:

- 1) Transportation is recognized as a key to regional economic development; and

- 2) Commercial viability of transportation links must be balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realised.”

From colonial times until today, transportation has played an essential role in the settlement and development of Canada. From Confederation to the present, the Government of Canada has played an indispensable role in the development and regulation of our transportation system. The building of the Canadian Pacific Railway, the construction of the St. Lawrence Seaway and the TransCanada Highway, and the provision of aviation facilities and infrastructure all would not have happened without direct Government involvement. The result is a sophisticated transportation infrastructure which means that almost all parts of Canada now have access to appropriate transportation modes.

The near completion of these systems has shifted the focus of the debate regarding the role of transportation in regional development from questions of access to those of service and costs.

The Committee recognizes this shift, and appreciates how essential transportation is to the less affluent, less populated regions of the country. We heard how important it is for people in those regions to be able to get their goods to domestic and export markets quickly and efficiently and at the lowest cost possible.

The Committee’s task throughout this Report has been to try and strike the appropriate balance between the proposed new national transportation policy and the public interest reflected by those Canadians who have valid concerns regarding its impact on them. We have tried in this Report to build in safeguards to allay these concerns and temper the impact of the new policy on local and regional interests.

We believe that the most effective and best way these concerns can be satisfied is through the statutory recognition of the principle that transportation is a *key* to regional economic development. We see this as the ultimate protection in our “family” of safeguards. It completes the “safety net” many before us asked for.

RECOMMENDATION

35. **The Committee recommends that in the legislation to amend the *National Transportation Act*, statutory recognition be given to the principle that transportation is a *key* to regional economic development.**

B. THE HANDICAPPED/DISABLED

Witnesses appearing before the Committee stressed that no matter whether a passenger is disabled or not, transportation is a major focus and necessity of our lives.

The disabled are concerned that the new legislation being proposed under *Freedom to Move* will contain no safeguards for their right and access to suitable and adequate transportation facilities. They noted that the discussion of disabled consumers is conspicuous in its absence from *Freedom to Move*.

In addition, they are concerned with the fact that *Freedom to Move* proposes dismantling the Canadian Transport Commission and replacing it with a new Regulatory Agency. While they recognize that the Commission did not promote widespread change in transportation for the disabled, it did preserve and maintain the levels of accessibility and service standards disabled people have achieved. They are uncertain as to whether or not the new Regulatory Agency would be able to guarantee to the disabled the right of access to adequate transportation facilities at a reasonable price.

It was stressed by the witnesses that they are not seeking extraordinary facilities but rather, guarantees that a minimum level of transport services be available to the handicapped.

The basic question is: would their right of access to adequate transportation facilities be compromised under the legislation emanating from *Freedom to Move*?

The Committee noted the concerns expressed by the witnesses on this matter. Within the CTC there is a Coordinator for the Transportation of the Handicapped whose office pays special attention to their needs. This is an excellent initiative and we believe that such recognition should be maintained and enhanced in the new Agency.

The Committee is of the opinion that while *Freedom to Move* does not specifically contain guidelines designed to address this concern, it is not the Government's intent to discriminate against the handicapped. Notwithstanding this, it is the belief of the Committee that the concern be specifically addressed in the forthcoming legislation and provide for at least a minimum level of adequate transportation facilities for the handicapped and disabled.

RECOMMENDATIONS

36. **The Committee recommends that the Government state its commitment to adequate and reasonable access to all modes of transport facilities and services within Federal jurisdiction for disabled consumers and to remove the barriers to equal access as soon as possible.**
37. **The Committee recommends that in order to demonstrate this commitment, the Government should take steps to ensure that a sufficient amount of regulation is provided to ensure that its goals are achieved.**
38. **The Committee recommends that the office of the Coordinator for the Transportation of the Handicapped recently established in the Canadian Transport Commission be maintained and enhanced in the new Regulatory Agency.**

C. MINISTERIAL POLICY DIRECTION

There is no provision in the *National Transportation Act* which empowers the Minister of Transport to issue binding policy directives of a general nature to the Canadian Transport Commission. There is such a provision in the *Air Canada Act, 1977* but it has never been used.

Freedom to Move proposes to revise the *National Transportation Act* “to confer upon the Minister, with approval of the Governor in Council, the power to issue policy directives to the Regulatory Agency on matters falling within the jurisdiction of the Agency and will make such policy directions binding on the Agency in its consideration of matters before it”. These policy directives, after approval by the Governor in Council, will be tabled in the House of Commons.

Most of the witnesses the Committee heard on this issue supported the proposal without much elaboration. They generally recognized that it is the right and duty of an elected representative government to make policy and to intervene from time to time on matters of policy. In their view, the Minister of Transport should have complete responsibility for making policy and then be held accountable for the results of that policy. However, some of those witnesses in favour of the directive power did express concern that it could be abused so as to compromise the independence and credibility of the Regulatory Agency. There were two witnesses who opposed the ministerial directive power. Their view was that such a directive power or the threat thereof means that the new Regulatory Agency would not be truly “independent”, and that the proposal appears to be inconsistent with one of the stated objectives of *Freedom to Move* of “less Government interference”.

The Committee agrees with the proposal in *Freedom to Move*. We think the role of the new Regulatory Agency should be to interpret Government policy, not make it. The roles of the policy-maker and the regulator should be clearly defined in the new legislation. In our view, there should not be any confusion as to who is accountable and responsible for transportation policy.

However, the Committee sympathizes with the concerns expressed regarding possible abuse of the ministerial directive power. We note that the policy directive, after approval by the Governor in Council, will be tabled in the House of Commons. We would like to go further than this as we believe Parliament should have an opportunity to review a policy directive. We think the best legislative mechanism to use is that of a negative resolution. We recognize there could be a problem if the directive were urgent, which we do not think is likely, and Parliament was not in session. However, provision could be made for such an eventuality.

It will be the task of the new Regulatory Agency to apply whatever policy direction it receives from the Minister to individual cases. The Committee thinks it is important that the Agency clearly understand the direction it has received. We would like to suggest that one way this could be ensured is to specify in the new legislation that the new Regulatory Agency will have the power to seek official clarification of a policy directive within a certain time limit, say 30 days.

The Committee recognizes that, within the ambit of its responsibility, the new Regulatory Agency is probably in the best position to anticipate areas where it would welcome policy direction. The Committee therefore thinks that consideration should be given to granting the new Regulatory Agency the formal right to request the Governor in Council to issue a policy directive.

RECOMMENDATIONS

39. The Committee recommends that ministerial policy directives, after approval by the Governor in Council, be the subject of a negative resolution of Parliament before they become law.
40. The Committee recommends that the new legislation permit the Regulatory Agency to seek official clarification of a policy directive within a certain period of time after the directive has become law.
41. The Committee recommends that the Government give consideration to conferring on the new Regulatory Agency the power to request policy direction from the Governor in Council.

D. TRANSPORTATION SAFETY AND SECURITY

In the preface to *Freedom to Move*, the Minister of Transport makes an emphatic statement regarding transportation safety. He recognizes that safety is a major priority for everyone involved in the transportation sector and then says:

“I would like to indicate unequivocally that the Government will neither propose nor permit any economic regulatory reform that might be detrimental to safety standards.”

Freedom to Move is concerned only with economic regulatory reform and therefore that is the mandate of the Committee as well. This point was often made to witnesses who wanted to discuss their views on the impact of deregulation on transportation safety. Some of them were convinced that safety would be sacrificed to competition and profits. Other witnesses said that they were in favour of various of the proposals in *Freedom to Move* so long as safety standards were not jeopardized. They pointed out that not only should our transportation system be effective and efficient but it should also be safe.

No one would disagree with that statement. So, even though safety is outside the Committee's Order of Reference, we feel compelled to state that whatever form the new national transportation policy finally takes, it must not in any way compromise safety. While economic regulatory reform will mean more “*Freedom to Move*”, it does not mean “*Freedom to Move*” at the expense of safety. We would say the same regarding airport security. We welcome the recent initiatives by the Minister of Transport to tighten up security at our airports and to enhance inspection and enforcement procedures. We encourage him to continue to give this matter high priority.

Furthermore, the Committee believes that the necessary human and technical resources must at all times be made available to the Minister of Transport to ensure that he can carry out his responsibilities to maintain and improve upon the level of safety and security in the transportation sector.

Finally, it was suggested to the Committee that a reference to safety be put in a revised statement of transportation policy objectives which will be included in the new legislation. We think this has merit and suggest the Government should consider it.

RECOMMENDATIONS

42. The Committee recommends that the Government give priority to the provision of the necessary human and technical resources to the Minister of Transport to ensure that safety will not be compromised in a more competitive transportation industry.
43. The Committee recommends that considering the importance of having a safe transportation system, the Government give serious consideration to the inclusion of safety in the new statement of policy objectives to be included in the new legislation to amend the *National Transportation Act*.

E. THE REVIEW PROCESS

The Committee has recommended that the new Regulatory Agency monitor continuously the impact of deregulation on the air transportation system. We have also recommended a review in two years of the impact of the regulatory changes on the railway industry. These are two of the protective mechanisms we think are necessary for the transportation user who is small or who lives in a small community or remote area of this country.

Freedom to Move “proposes to review the effects of the legislative reform within four years of the new legislation coming into effect”. *Freedom to Move* does not say what particular approach will be used to conduct this review nor how it will be done.

The Committee believes that four years is too long a period to wait before an in-depth review is undertaken. We think two years is more appropriate. It is time enough for the transportation industry to have adjusted but not too long if correction is required. Furthermore, the Committee thinks that it should have a role in the review process which might take the form of public hearings on the impact of the new policy throughout the country.

The Committee also believes that the new Regulatory Agency should play a major role in this review process. This, as well as the ongoing monitoring function, can only be done effectively if the Agency has the appropriate expertise and resources.

Freedom to Move acknowledges this to a degree when it says: “Many employees of the CTC possess invaluable knowledge and expertise on the national transportation system. The Government intends to draw on these resources in creating the new Agency”. However, *Freedom to Move* is silent on what the role of research will be for the new Agency.

The *National Transportation Act* of 1967 gave the Canadian Transport Commission an extensive mandate to undertake studies and research into the economic aspects of all modes of transport in Canada. A Research Branch was formed and it has, over the years, produced a wide variety of studies for the use of the Commission, the Minister of Transport and the public. Some of their studies have been considered by this Committee and we have always appreciated the high standard and quality of the work, as well as the assistance we have received from the Branch.

This sentiment was echoed by several witnesses who emphasized the importance of the maintenance of a high-quality, mature body of transportation research expertise, after the new transportation policy takes effect. They expressed fears that the independent research capability of the Canadian Transport Commission might disappear and were concerned about the credibility and neutrality of transportation research if it was largely carried out by Transport Canada.

The Committee shares these concerns. We do not think the new Regulatory Agency will be able to carry out the functions we envisage it should, unless it has a solid and competent in-house research capability. Furthermore, we think this will enhance the independence of the Agency, as well as its ability to carry out its duties and responsibilities.

RECOMMENDATIONS

44. The Committee recommends that a review of the impact of the new national transportation policy take place in two years.
45. The Committee recommends that the Standing Committee on Transport participate in the review process.
46. The Committee recommends that the new Regulatory Agency monitor the impact of the new national transportation policy and report to the Minister of Transport.
47. The Committee recommends that provision be included in the new legislation for the establishment of a research function within the new Regulatory Agency.

F. THE LEGISLATIVE PROCESS

Freedom to Move is a philosophically-oriented document where general principles are articulated, accompanied by broad proposals for reform. The Committee recognizes that *Freedom to Move* grapples with some very complicated, tough, sensitive issues which are of national scope and essential to this country. Nevertheless in the Committee's view, *Freedom to Move* is a readable and cogent statement for a new national transportation policy.

What *Freedom to Move* does not do is describe in any detail how this new policy will be translated into legislation or implemented. This point was made to the Committee by many witnesses who appeared before it. Indeed, some were not prepared to express a final opinion on one or more of the more complicated and subtle proposals in *Freedom to Move* until they saw the legislation.

The Committee experienced the same problem as these witnesses. We did not have an opportunity to explore all of the proposals in *Freedom to Move*. Regarding those we did consider, we could not go much beyond a general assessment. We could not examine the "nuts and bolts" so vital to making them work.

However, during the hearings on *Freedom to Move*, and in our analyses of some of the proposals which are contained in this Report, the Committee acquired considerable knowledge and experience. Therefore, we believe that this Committee is the most

appropriate forum for detailed examination of what will clearly be complicated and important legislation: in fact, the most important since the passage of the *National Transportation Act* of 1967.

RECOMMENDATION

- 48. The Committee recommends that after approval in principle by the House of Commons of legislation to amend the *National Transportation Act* it be referred to the Standing Committee on Transport for clause-by-clause examination.**

VI. SUMMARY OF RECOMMENDATIONS

I AIR TRANSPORTATION

A. AIR SERVICES IN THE NORTH AND LOW DENSITY MARKETS

1. The Committee recommends that Northern air services continue to be regulated on the basis of the 1984 policy statement until the Committee has had an opportunity to travel to the North to study the adequacy of air services there and report back to Parliament.
2. The Committee recommends that where a single carrier is serving a low density market in the South at the time deregulation comes into effect a “grandfather” clause be included in the new legislation providing for regulatory control over the exit of that carrier from that market, or the exit of any other carrier that chooses to enter the market after proclamation of the new legislation.
3. The Committee recommends that the new Regulatory Agency be given a mandate to monitor the impact of air transportation deregulation, particularly on low density routes, and that the law require the air carriers to provide to the Regulatory Agency such information as is necessary for it to carry out this monitoring function.
4. The Committee recommends that legislation deregulating the air carrier industry establish an **ESSENTIAL AIR SERVICES SUBSIDY PROGRAM** and set out in detail the criteria for qualification for subsidies.
5. The Committee recommends that a fixed air transportation tax ceiling be reinstated or that a tax be established which is graduated downward as the length of a passenger’s journey increases.

B. THE ROLE OF TRANSPORTATION CROWN CORPORATIONS — AIR CANADA

6. The Committee recommends that Air Canada should continue to operate on sound business principles in contemplation of profit.
7. The Committee recommends that Air Canada have the “freedom to manage” to improve organizational efficiency and to enable it to respond vigorously to the demands of a more competitive market place.

8. The Committee recommends that if the Government imposes public duties on Air Canada, they should be clearly defined and Air Canada compensated for them according to the *Air Canada Act, 1977*.
9. The Committee recommends that the Government give priority to the consideration of options for the privatization, or at the least, partial privatization of Air Canada with emphasis on the participation of its employees in the ownership of the company.

C. FOREIGN OWNERSHIP

10. The Committee recommends that the *Freedom to Move* proposal to control domestic mergers and acquisitions of \$20 million or more be extended to cover all proposed foreign acquisitions of Canadian air carriers no matter the asset value.

D. CONFIDENTIAL CONTRACTS

11. The Committee recommends that the airline industry be permitted to negotiate confidential contracts for the movement of air cargo.

II RAIL TRANSPORTATION

A. CONFIDENTIAL CONTRACTS

12. The Committee recommends that railways be permitted to enter into confidential contracts for both the transborder and domestic movement of goods by rail.
13. The Committee recommends that Section 279 of the *Railway Act* be repealed. The Committee, however, recommends that provision should be made to allow railways to set joint-line rates collectively.
14. The Committee recommends that Section 276 of the *Railway Act* be retained and strengthened by the incorporation in it of penalty provisions that would apply where non-compensatory rates have been charged.
15. The Committee recommends that a person not party to a confidential contract be entitled to appeal to the Regulatory Agency on the grounds that a confidential contract violates Section 276 or impinges on the railway's ability to meet its common carrier obligations (under Section 262 of the *Railway Act*) to provide the third party with adequate facilities, equipment and service.
16. The Committee recommends that the Regulatory Agency be empowered to order the rates increased to compensatory levels where rail freight rates are found to violate the new Section 276.
17. The Committee recommends that the Regulatory Agency be empowered to order the parties to a confidential contract to amend or to cancel the contract where it impinges on a third party's common carrier obligations.

18. The Committee agrees with *Freedom to Move* that all confidential contracts should be filed with the Regulatory Agency.
19. The Committee recommends that summaries of confidential contracts containing basic information (not including the rate agreed under the contract) be filed with the Regulatory Agency *and published*.
20. The Committee recommends that all confidential contracts for the movement of goods by rail in Canada be monitored by the Regulatory Agency and that confidential contracting be evaluated two and four years after the legislation is enacted permitting confidential contracts.

B. “CAPTIVE” SHIPPERS

21. The Committee recommends that Section 278 (the maximum rate provision) of the *Railway Act* be repealed.
22. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that provision be included in legislation for the setting of joint-line rates by the Regulatory Agency as an additional protection for captive shippers.
23. The Committee recommends that interswitching limits be increased in order to foster greater intramodal competition.

C. DISPUTE-RESOLVING MECHANISMS

i) MEDIATION

24. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that a mediation function be included in legislation as an informal means of resolving disputes between shippers and carriers.

ii) FINAL-OFFER ARBITRATION

25. The Committee agrees with *Freedom to Move* that a final-offer arbitration mechanism be incorporated in legislation and that a reparations provision be included.
26. The Committee recommends that appeals made under this provision be limited to problems of a “narrow” or “private” interest nature and that the Government give consideration to clarifying the meaning of such terms, as well as the terms of “national” and “public” interest considerations in the new legislation.

iii) SECTION 23

27. The Committee agrees with *Freedom to Move* and recommends that a streamlined Section 23 appeal mechanism, as outlined in *Freedom to Move*, be incorporated in the new legislation.

D. THE ROLE OF TRANSPORTATION CROWN CORPORATIONS — CANADIAN NATIONAL

28. The Committee recommends that CN continue to operate in a commercial manner.
29. The Committee recommends that the Government require CN to meet private-sector standards of financial accountability in the form of financial guidelines set and evaluated by an independent party, (the Auditor General for example).
30. The Committee recommends that all uneconomic services and practices that CN is required to perform in the public interest be clearly defined by the Government and the CN be appropriately compensated.

III. EXTRAPROVINCIAL TRUCKING

31. The Committee recommends that the Federal Government continue to take the initiative in the implementation of the Federal-Provincial Accord of February 1985 and pursue with vigor economic regulatory reform of extraprovincial for-hire trucking.
32. The Committee recommends that if, due to Federal-Provincial differences, the Accord cannot be implemented in a timely fashion, the Federal Government should repatriate the jurisdiction over extraprovincial trucking and establish with the Provinces a Federal-Provincial Agency which would control extraprovincial and international trucking activities.
33. The Committee recommends that the Federal Government give consideration to the negotiation of a bilateral trucking agreement with the United States which would recognize among other things the importance and need to maintain a fair and equitable balance of trade in transborder trucking services.
34. The Committee recommends that the *Freedom to Move* proposal to control domestic mergers and acquisitions of \$20 million be extended to cover all proposed foreign acquisitions of Canadian trucking companies no matter the value of the assets.

V. OTHER ISSUES

A. THE ROLE OF TRANSPORTATION IN REGIONAL DEVELOPMENT

35. The Committee recommends that in the legislation to amend the *National Transportation Act*, statutory recognition be given to the principle that transportation is a key to regional economic development.

B. THE HANDICAPPED/DISABLED

36. The Committee recommends that the Government state its commitment to adequate and reasonable access to all modes of transport facilities and services within Federal jurisdiction for disabled consumers and to remove the barriers to equal access as soon as possible.

37. The Committee recommends that in order to demonstrate this commitment, the Government should take steps to ensure that a sufficient amount of regulation is provided to ensure that its goals are achieved.
38. The Committee recommends that the office of the Coordinator for the Transportation of the Handicapped recently established in the Canadian Transport Commission be maintained and enhanced in the new Regulatory Agency.

C. MINISTERIAL POLICY DIRECTION

39. The Committee recommends that ministerial policy directives, after approval by the Governor in Council, be the subject of a negative resolution of Parliament before they become law.
40. The Committee recommends that the new legislation permit the Regulatory Agency to seek official clarification of a policy directive within a certain period of time after the directive has become law.
41. The Committee recommends that the Government give consideration to conferring on the new Regulatory Agency the power to request policy direction from the Governor in Council.

D. TRANSPORTATION SAFETY AND SECURITY

42. The Committee recommends that the Government give priority to the provision of the necessary human and technical resources to the Minister of Transport to ensure that safety will not be compromised in a more competitive transportation industry.
43. The Committee recommends that considering the importance of having a safe transportation system, the Government give serious consideration to the inclusion of safety in the new statement of policy objectives to be included in the new legislation to amend the *National Transportation Act*.

E. THE REVIEW PROCESS

44. The Committee recommends that a review of the impact of the new national transportation policy take place in two years.
45. The Committee recommends that the Standing Committee on Transport participate in the review process.
46. The Committee recommends that the new Regulatory Agency monitor the impact of the new national transportation policy and report to the Minister of Transport.
47. The Committee recommends that provision be included in the new legislation for the establishment of a research function within the new Regulatory Agency.

F. THE LEGISLATIVE PROCESS

- 48. The Committee recommends that after approval in principle by the House of Commons of legislation to amend the *National Transportation Act* it be referred to the Standing Committee on Transport for clause-by-clause examination.**

APPENDIX A

WITNESSES WHO APPEARED BEFORE THE COMMITTEE

	ISSUE	DATE
Acadia University: Léo Paul Dana, Professor.	40	November 25, 1985
Air B.C. Iain J. Harris, President	36	November 18, 1985
Air Canada: Claude Taylor, Chairman of the Board.	26	October 24, 1985
«Association québécoise des transporteurs aériens»: Brian Jenner, Executive Director; Pierre Desbiens, President; Michel Leblanc, Ex-Officio President.	42	November 27, 1985
Atlantic Canada, United Auto Workers: Larry Wark.	40	November 25, 1985
Atlantic Provinces Chamber of Commerce: Jeanne Geldart, President; R. B. Des Brisay, Chairman, Elect.	41	November 26, 1985
Atlantic Provinces Economic Council: R. A. McCulloch, Chairman; W. E. Belliveau, Vice-Chairman, Nova Scotia.	40	November 25, 1985
Atlantic Provinces Transportation Commission: George A. Key, Chairman; Craig S. Dickson, General Manager; Ramsay Armitage, Assistant General Manager.	40	November 25, 1985

Atlantic Provinces Trucking Association: Don Drury, President; Terry Ivany, Chairman; Dale Elliott, Executive Director; Graham Thompson, President, Thompson's Transfer.	40	November 25, 1985
B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers: David S. Kipp, Chairman.	36	November 18, 1985
Board of Trade of Metropolitan Toronto: D. William Mutch, Chairman, Distribution and Customs Committee; David R. Gillelan, Member, Distribution and Customs Committee; Bernard (Bud) L. Maheu, Assistant Manager, International Trade Department.	34	November 6, 1985
Bradley Air Services Limited/First Air: John W. Crichton, Executive Vice-President.	28	October 25, 1985
British Columbia Motor Transport Association: Harry White, Secretary/Treasurer.	37	November 19, 1985
Brotherhood of Railway and Airline Clerks-Airline Division: Christine Micklewright.	37	November 19, 1985
Brunswick Mining and Smelting: Mike J. Buller, Manager, Rail and Truck Transportation; Jim Stothart, Assistant Superintendent, Materials Handling — Fire Chief.	41	November 26, 1985
Canadian Air Line Employees Association: Tom Saunders, President.	39	November 21, 1985
Canadian Air Line Flight Attendants Association: Faye Douglas, General Chairperson. (Pacific Western Airlines Component)	36	November 18, 1985
Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers: J.D. Hunter, President	44	November 28, 1985
Canadian Chamber of Commerce: Roger B. Hamel, President; John F. Aspin, Chairman, Transportation Committee;	46	December 2, 1985

Eugene M. Ludwick, President, E.M. Ludwick & Associates Inc., Winnipeg.		
Canadian Chemical Producers Association:	42	November 27, 1985
David Goffin, Senior Project Manager; Donald Sandford, Commercial Services & Human Resources, Manager, Agriculture, C.I.L. Inc.		
Canadian Fertilizer Institute:	42	November 27, 1985
George Bishop, Assistant Managing Director.		
Canadian Industrial Transportation League:	30	October 31, 1985
J. David Long, President; R.T. Beckwith, Chairman of the Board.		
Canadian Labour Congress:	44	November 28, 1985
Shirley Carr, Secretary-Treasurer; Dick Martin, Executive Vice-President; Dan O'Hagan, Senior Economist; Dick Thomasson, Vice-President of Great Lakes and Inland Waters; Tom Saunders, President, CALEA/UAW; Louis Erlichmann, Research Director, IAMAW.		
Canadian Manufacturers Association:	30	October 31, 1985
J.E. (Ernie) Magee, Chairman, National Transportation Committee, Manager Rail Transportation and Warehousing, Procter and Gamble Incorporated; M.J. (Mike) Buller, Chairman, Highway Subcommittee, CMA National Transportation Committee, Manager Rail and Truck Transportation Noranda Sales Corporation Limited; D.W. (Dough) Montgomery, Vice-President, Government Relations, The Canadian Manufacturers' Association.		
Canadian Marine Transportation Centre of Dalhousie University:	40	November 25, 1985
Mary R. Brooks, Associate Professor, School of Business; John Gratwick, Director.		
Canadian National Railways:	26	October 24, 1985
J. Maurice LeClair, Chairman and Chief Executive Officer; Ronald Edward Lawless, President.		
Canadian Pacific Air:	36	November 18, 1985
Donald J. Carty, President and Chief Executive Officer.		

Canadian Pacific Railways:	29	October 29, 1985
I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer; Russell S. Allison, President; Robert J. Ritchie, Vice-President, Marketing and Sales; John P. Kelsall, Vice-President, Operation and Maintenance.		
Canadian Pulp and Paper Association	43	November 28, 1985
Howard Hart, President; T.J. Openshaw, Manager, Transportation and Distribution Section; Don J. Wallace, Director, Transportation, Consolidated — Bathurst Inc., Vice-Chairman, Transportation Section; Ellwood Dillman, Group Traffic Co-ordinator, Minas Basin Pulp and Power, Past Chairman, Transportation Section.		
Canadian Railway Labour Association:	29	October 29, 1985
E.G. Abbot, Executive secretary.		
Canadian Shippers Council:	46	December 2, 1985
A.H. Hall, Chairman and representing the Canadian Manufacturers' Association, Distribution Manager, Ford Glass Ltd; G.E. Bennett, Vice-Chairman, and Chairman of the council's West Coast Committee, Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of B.C.		
Canadian Transport Commission:	33	November 5, 1985
J. David Thompson, Vice-President, Law; David Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs; John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee; Yves Dubé, Vice-President, Research; David Jones, Chairman, Commodity Pipeline Committee; John F. Walter, Chairman, Railway Transport Committee; Robert Martin, Executive Director, Motor Vehicle Transport Committee.		
Canadian Trucking Association:	29	October 29, 1985
Wes Armour, President; Pat McGuire, President, Inter-City Truck Lines Canada Inc.; Ken Maclaren, Executive Director.		

Canpotex Ltd.: Rod Heath, Director, Corporate Affairs.	38	November 20, 1985
City Express: Victor Pappalardo, President.	45	November 29, 1985
Coal Association of Canada: R.T. Marshall, President; D.I. Farrell, Chairman, Transportation Committee; Giacomo Capobianco, President, Byron Creek Collieries; Emile Dubois, Manager-Transportation, Luscar Ltd.	36	November 18, 1985
Coalition of Provincial Organizations of the Handicapped (COPHO): Allan Simpson, past Chairperson.	39	November 21, 1985
Commercial Travellers Association of Canada: Terry Ruffell, General Manager.	39	November 21, 1985
Consumers Association of Canada: Ken MacDonald, General Counsel and Director of the Regulated Industries Program; Carman Baggaley, Researcher; David McKendry, Policy Analyst.	35	November 7, 1985
Corner Brook Chamber of Commerce: David L. Gillard, President; Brian K. Wentzell, Past President and Chairman, Transportation Committee.	40	November 25, 1985
Council of Forest Industries of B.C.: G.E. Bennett, Vice-President; R.J. Toporowski, Manager, Transportation Planning, MacMillan Bloedel Ltd.; R.K. Manifold, Corporate Traffic Manager, Eurocan Pulp & Paper Co.	36	November 18, 1985
Crown Forest Industries: James A. Powell, Distribution Manager.	37	November 19, 1985
Deer Lake Chamber of Commerce: A.M. Bloom, President.	41	November 26, 1985
Dominion Marine Association and the Canadian Shipowners Association: T. Norman Hall, President.	25	October 22, 1985
Garfield Sytems Inc.: Ralph Fishman, Vice-President and General Manager.	32	November 5, 1985

Government of Alberta:	46	December 2, 1985
Clarence J. Roth, Deputy Minister, Planning & Services, Economic Development.		
From the Province of New Brunswick:	41	November 26, 1985
Frank McKenna, Leader of the Opposition.		
Government of New Brunswick:	41	November 26, 1985
The Honourable Richard Hatfield, Premier.		
Government of Newfoundland and Labrador:	41	November 26, 1985
The Honourable Ron Dawe, Minister of Transportation.		
Government of the Northwest Territories:	39	November 21, 1985
John Quirke, Deputy Minister, Department of Government Services;		
Norm Phillpot, Chief, Supply and Services Division, Department of Government Services.		
Government of Yukon:	37	November 19, 1985
Terry Sewell, Director, Policy & Planning, Department of Community and Transportation Services.		
Grain Services Union:	38	November 20, 1985
Hugh J. Wagner, Secretary-Manager.		
Halifax Board of Trade:	40	November 25, 1985
John Landry, Chairman, Transport Committee;		
Camille Gallant, Director of Liaison;		
Jack Bathurst, Chairman, Port and Harbour Subcommittee.		
Halifax-Dartmouth Port Development Commission:	41	November 26, 1985
John Grice, Chairman.		
Harmon Corporation:	41	November 26, 1985
Derek Hammond, Director of Development.		
ICG Liquid Gas Ltd.:	39	November 21, 1985
Bruce W. Wilton, Director, NGL Distribution;		
Brian G. Tingley, Manager, NGL Distribution.		
Interior Lumber Manufacturers Association:	36	November 18, 1985
S. Grant Hiemstra, Traffic Manager and Chairman, ILMA Transportation Committee;		
Howard Saunders, General Manager.		

International Association of Machinists and Aerospace Workers: V.E. Bourgeois, Vice-President; Louis Erlichmann, Research Director; Joseph Hanafin, Public Relations Director.	42	November 27, 1985
Joint Transportation Committee of the City of Fredericton and the Fredericton Chamber of Commerce: Fred Beairsto, Committee Member.	40	November 25, 1985
“Les Entreprises Ferroviaires du Canada Inc.”: Gilles Legault, President.	42	November 27, 1985
Makivik Corporation: Mark R. Gordon, President; Minnie Grey Knox-Leet, Third Vice-President, Board Member; George Simon, Vice-President, Operations.	45	November 29, 1985
Manitoba Federation of Labour: Al Cerilli, Vice-President; Garry Russell, Research Director.	38	November 20, 1985
Manitoba Trucking Association: Roland M. Painchaud, President; Reg J. Lewis, Consultant.	38	November 20, 1985
Mazankowski, Donald F., The Honourable: Minister of Transport.	27	October 24, 1985
Metro Toronto Residents’ Action Committee: Harold Morrison, Chairman.	42	November 27, 1985
Mining Association of Canada: C. George Miller, Managing Director; Kenneth R. Johnston, Inco Ltd., Sudbury, Chairman, MAC Transportation Committee; Carl H.J. Hibbeln, Noranda Sales Corporation, Toronto.	32	November 5, 1985
Motrux Incorporated: D. Henry Gourlay, Chairman.	37	November 19, 1985
National Farmers Union: Stuart A. Thiesson, Executive Secretary.	39	November 21, 1985
Nordair: D. F. Prinnet, Vice-President, Marketing and Commercial Expansion.	32	November 5, 1985

Northern Air Transport Association: John W. Crichton, President.	28	October 25, 1985
Nova Scotia Forest Products Association: Dale Sproule, First Vice-President; Lorne Etter, Executive Director.	40	November 25, 1985
Nova Scotia League for Equal Opportunities: Raleigh Orr, Chairman; Paul Shields, Provincial Coordinator.	40	November 25, 1985
Novacor Chemicals: Rolland G. Frakes, Senior Vice-President; Stephen D. Sheperdson, manager, Distributing Planning.	38	November 20, 1985
Ontario Trucking Association: Raymond Cope, Executive Vice-President and General Manager; John Sanderson, Vice-President, Public Affairs, CP Trucks.	30	October 31, 1985
Pem-Air Limited: Delbert A. O'Brien, President.	43	November 28, 1985
People in Equal Participation Inc.: Theresa Ducharme, Chairperson.	38	November 20, 1985
Potash Corporation of Saskatoon Sales Limited: Andrew Elliott, Manager, Distribution Planning.	39	November 21, 1985
Prince Edward Island Potato Marketing Board: John Robinson, Vice-President, Eric Robinson Inc.; Gerry Fougere, Director of Transportation.	40	November 25, 1985
Province of Manitoba: John S. Plohman, Minister, Highways and Transportation.	39	November 21, 1985
Public Interest Research Centre: William A. Jordan, Professor of Economics, York University; Andrew Roman, Executive Director.	35	November 7, 1985
Saint John Port Development Commission: Hugh H. McLellan, Chairman.	40	November 25, 1985
Southern Air Transport Association: Carmen Loberg.	36	November 18, 1985

Stelco: W. H. Sheffield, Transportation Manager, Central Region.	31	November 4, 1985
Stephenville Transportation Commission: Bob Byrnes, Chairman; John Burnham, Commission Member.	40	November 25, 1985
Thompson, Keith W.: Coordinator, Economic Regulatory Reform, Department of Transport.	24	October 15, 1985
Town of Channel—Port-aux-Basques: Marina Samms, Industrial Promotions Officer, Gateway Association for Transportation and Employment.	40	November 25, 1985
Trans North Air: T. A. Rapy, General Manager.	37	November 19, 1985
Transport 2000 Atlantic: John Pearce, President.	41	November 26, 1985
Transport 2000 (B.C.): James F. Rowell, President.	37	November 19, 1985
United Parcel Ltd.: Glenn C. Smith, President; Max Rapoport, Q.C., Vice-President.	43	November 28, 1985
United Transportation Union: Richard Greenaway, Local Chairman, representing the General Committee of Adjustment CN West.	39	November 21, 1985
University of British Columbia: Trevor D. Heaver, Director, Committee for Transportation Studies; Michael W. Tretheway, Professor.	37	November 19, 1985
Wardair International Ltd.: Maxwell W. Ward, Chairman and Chief Executive Officer.	39	November 21, 1985
Westar Mining: Terence L. Garvey, Director, Transportation.	46	December 2, 1985
Weyerhaeuser Canada Ltd.: Raymond C. Norgren, Manager of Transportation.	36	November 18, 1985

APPENDIX B

LIST OF INDIVIDUALS OR ORGANIZATIONS THAT HAVE SUBMITTED BRIEFS

Ace-Atlantic Container Express Inc.
Advocacy Resource Centre for the Handicapped
Air Atlantic
Air-North Charter and Training Ltd.
Air Transport Association of Canada
Air-Stop International Inc.
Alkan Air
Association du camionnage du Québec
Black, Jim
Bromlee, Douglas, D.C.
Brown, Alexander
Calm Air
Canadian Association for Community Living
Canadian Marine Transportation Centre
Canadian Paraplegic Association
Canadian Petroleum Association
Canadian Transport Lawyers' Association
Cargill Limited
Cebuliak, Jim A.
Crestbrook Forest Industries Limited
Economy Carriers Limited
Field, W.H.R.
Geltman, Harold
George Weston Limited
Goodwin, C.I.M.
Grocery Products Manufacturers of Canada (G.P.M.C.)

Groupe de transport Asbec Inc.
Hallet, Al
Johnson, The Mover Company
Laurentian Air Services Limited
Luscar Limited
Matheson, Rand H.
McDonald, Kwan & Lewis
McKinnon, Irvin
Motor Vehicle Manufacturers' Association
O'Donnell, Mr. J.
Patenaude, Gilles
Prairie Pools Inc.
Propane Gas Association of Canada
Ray, Dr. A.K., S.Sc., FIMA, FAAAS, AFAIAA, FRAeS, MCMOS
Read, Brendan B.
Saskatchewan Government
 Highways and Transportation
Saskatchewan Trucking Association
Shell Canada Products Company
Sultran Limited
Sunatori, Go, Simon
Taylor, Mary
Traders Import Export Limited
Transportation Brokers of Canada Inc.
Travel Industry Association of the Northwest Territories
Trimac Transportation System
Watson, J.D.
West, Martin G.
Westburne
Winnipeg Chamber of Commerce

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issues 24 to 46 inclusive and Issue 47 which includes this report) is tabled.

Respectfully submitted,

J. Patrick Nowlan
Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 3, 1985

(59)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at Meech Lake, at 9:00 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates Present: Ross Belsher, Bill Gottselig, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

The Committee commenced consideration of a draft report.

At 12:20 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 1:00 o'clock p.m. the sitting resumed.

At 3:45 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, DECEMBER 5, 1985

(60)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:30 o'clock a.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Jack Ellis, Moe Mantha, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis

Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

On motion of Mr. Benjamin, it was agreed,—That reasonable travelling and living expenses be paid to selected witnesses who were invited to travel from Newfoundland to meet with the Committee in Halifax.

The Committee resumed consideration of its draft report.

At 9:40 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:00 o'clock a.m. the sitting was resumed.

Debate on the draft report resumed.

At 1:02 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., this day.

AFTERNOON SITTING (61)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:31 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Thomas Suluk.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Officer. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

The Committee resumed consideration of its draft report.

At 4:55 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 5:15 o'clock p.m. the sitting was resumed.

On motion of Mr. Belsher, it was agreed,—That the Committee sit until 7:30 o'clock p.m. this evening and that the Committee resume its meetings at 7:30 o'clock p.m. Monday, December 9, 1985 to complete discussion of the text of the report by 9:00 o'clock p.m. and to then proceed to vote on the recommendations in the report.

After debate thereon, the questions being put on the motion it was agreed to.

At 7:27 o'clock p.m. the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. Monday, December 9, 1985.

MONDAY, DECEMBER 9, 1985

(62)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 7:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Alternates present: Ross Belsher, Jack Ellis, Arnold Malone.

In attendance: David Cuthbertson, Study Director; Michael MacLeod, Research Office. *From the Library of Parliament:* John Christopher, Research Officer. *From the Canadian Transport Commission:* Paul Juneau, Chief of the Rail Economic Analysis Branch; John Gibberd, Chief of the Economic Analysis Research Branch; Tom Maville, Chief of the Traffic and Tariffs Branch.

The Committee resumed consideration of its draft report.

On motion of Mike Forrestall the report, as amended, carried.

Darryl L. Gray moved,—That the Chairman be authorized to make whatever typographical and editorial changes are necessary to render the report in proper parliamentary format.

After debate, the question being put on the motion it was agreed to.

On motion of Terry Clifford, it was agreed,—That 3,000 copies of the Committee's report be printed in the usual style of the Minutes of Proceedings and Evidence, but with a special green cover and a tumble format.

Ordered,—That the Chairman table the report in the House of Commons as soon as it is printed.

At 10:50 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Mike ForreSTALL, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substitués présents: Ross Belsher, Jack Ellis, Arnold Malone.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité reprend l'étude de son projet de rapport.

Sur motion de Mike ForreSTALL, le rapport sous sa forme modifiée est adopté.

Darryl L. Gray propose,—Que le président soit autorisé à apporter au rapport toutes les modifications typographiques et rédactionnelles qui s'imposent pour le rendre conforme à la formule parlementaire.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

Sur motion de Terry Clifford, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer tête-bêche 3000 exemplaires de son rapport, suivant la formule adoptée pour les Procès-verbaux et témoignages, mais qu'il soit revêtu d'une couverture verte spéciale.

Il est ordonné,—Que le président dépose le rapport sur le bureau de la Chambre dès qu'il sera imprimé.

A 22 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Nino A. Travella
Clerk of the Committee

présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, ce jour à 19 h 35, sous la

(62)

LE LUNDI 9 DÉCEMBRE 1985

A 19 h 27, le Comité s'ajourne jusqu'à lundi 9 décembre 1985, à 19 h 30.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

Sur motion, de M. Belsher, il est convenu, —Que le Comité siège aujourd'hui à 19 h 30, et qu'il reprenne ses audiences le lundi 9 décembre 1985, à 19 h 30, pour compléter l'étude du texte du rapport avant 21 heures, puis mettre aux voix les recommandations y contenues.

A 17 h 15, le Comité reprend les travaux.

A 16 h 55, le Comité interrompt les travaux.

Le Comité reprend l'étude de son projet de rapport.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Substituts présents: Ross Belsher, Thomas Sulik.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Mike Forrestall, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Gordon Taylor, Brian Tobin.

présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, ce jour à 15 h 31, sous la

(61)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

A 13 h 02, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre à 15 h 30.

Le débat sur le projet de rapport reprend.

A 11 heures, le Comité reprend les travaux.

A 9 h 40, le Comité interrompt les travaux.

Le Comité reprend l'étude de son projet de rapport.

Sur motion de M. Benjamin, il est convenu, —Que les témoins appelés à se déplacer de Terre-Neuve à Halifax pour comparaître devant le Comité soient remboursés des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables.

PROCES-VERBAL

LE MARDI 3 DÉCEMBRE 1985
(59)

Le Comité permanent des transports se réunit à Meech Lake, à huis clos, ce jour à 9 h 00, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Mike Forrester, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Ouellet, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Bill Gottselig, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique et sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité entreprend l'étude d'un projet de rapport.

A 12 h 20, le Comité interrompt les travaux.

A 13 heures, le Comité reprend les travaux.

A 15 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 5 DÉCEMBRE 1985
(60)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, ce jour à 9 h 30, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, président.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Mike Forrester, J. Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Substituts présents: Ross Belsher, Jack Ellis, Moe Mantha, Thomas Suluk.

Aussi présents: David Cuthbertson, directeur de l'étude; Michael MacLeod, attaché de recherche. *De la bibliothèque du parlement:* John Christopher, attaché de recherche. *De la Commission canadienne des transports:* Paul Juneau, chef, direction de l'analyse économique des chemins de fer; John Gibberd, chef, Recherche économique sociale; Tom Maville, chef, direction de l'exploitation et des tarifs.

Johnson The Mover Company

Laurentian Air Services Limited

Luscar Limited

Matheson, Rand H.

McDonald, Kwan & Lewis

McKinnon, Irvin

Société des fabricants des véhicules à moteur

O'Donnell, J.

Patenaude, Gilles

Prairie Pools Inc.

Propane Gas Association of Canada

Ray, A.K.

Read, Brendan B.

Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan

Saskatchewan Trucking Association

Shell Canada Products Company

Sultran Limited

Sunatori, Go, Simon

Taylor, Mary

Traders Import Export Limited

Transportation Brokers of Canada Inc.

Travel Industry Association of the Northwest Territories

Trimac Transportation System

Watson, J.D.

West, Martin G.

Westburne

"Winnipeg Chamber of Commerce"

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (fascicules 24 à 46 inclusivement, et fascicule 47 qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
J. PATRICK NOWLAN

ANNEXE B

LISTE DES PARTICULIERS ET DES ORGANISMES QUI ONT PRÉSENTÉ DES MÉMOIRES

Société de transport maritime Ace Inc.
Advocacy Resource Centre for the Handicapped
Air Atlantic
Air-North Charter and Training Ltd.
Air Transport Association of Canada
Air-Stop International Inc.
Alkan Air
Association du camionnage du Québec
Black, Jim
Bromlee, Douglas, D.C.
Brown, Alexander
Calm Air
Association canadienne pour l'intégration communautaire
Canadian Marine Transportation Centre
Association canadienne des paraplégiques
Association pétrolière du Canada
Cargill Limited
Cebuliak, Jim A.
Crestbrook Forest Industries Limited
Economy Carriers Limited
Field, W.H.R.
Geltman, Harold
George Weston Limited
Goodwin, C.I.M.
Fabricants canadiens de produits alimentaires
Groupe de Transport Asbec Inc.
Hallet, Al

Des travailleurs unis des transports:	39	21 novembre 1985	Richard Greenaway, président local, représentant du «General Committee of Adjustment CN West».
De l'université de la Colombie-Britannique:	37	19 novembre 1985	Trevor D. Heaver, directeur, Comité d'études des transports; Michael W. Tretheway, professeur.
De «Wardair International Ltd.»:	39	21 novembre 1985	Maxwell W. Ward, président-directeur général.
De «Westar Mining»:	46	2 décembre 1985	Terence L. Garvey, directeur, Transports.
De «Weyerhaeuser Canada Ltd.»:	36	18 novembre 1985	Raymond C. Norgren, directeur des transports.

Du «Prince Edward Island Potato Marketing Board»:	40	25 novembre 1985	John Robinson, vice-président, «Eric Robinson Inc.»; Gerry Fougere, directeur des transports.
De la Province du Manitoba:	39	21 novembre 1985	John S. Plohman, ministre de la Voirie et des trans- ports.
Du Centre de recherche d'intérêt public:	35	7 novembre 1985	William A. Jordan, professeur d'économie, Université York; Andrew Roman, directeur exécutif.
De la «Saint John Port Development Commission»:	40	25 novembre 1985	Hugh H. McLellan, président.
De la «Southern Air Transport Association»:	36	18 novembre 1985	Carmen Loberg.
De Stelco:	31	4 novembre 1985	W.H. Sheffield, directeur des transports, région centrale.
De la «Stephenville Transportation Commission»:	40	25 novembre 1985	Bob Byrnes, président; John Burnham, membre de la Commission
Thompson, Keith W.:	24	15 octobre 1985	Coordonnateur, réforme de la réglementation écono- mique, ministère des Transports.
De la Ville de Channel — Port-aux-Basques:	40	25 novembre 1985	Marina Samms, promoteur, «Gateway Association for Transportation and Employment».
De la «Trans North Air»:	37	19 novembre 1985	T.A. Rapy, gérant général.
De Transport 2000 (Atlantique):	41	26 novembre 1985	John Pearce, président.
De Transport 2000 (C.-B.):	37	19 novembre 1985	James F. Rowell, président.
De «United Parcel Ltd.»:	43	28 novembre 1985	Glenn C. Smith, président; Max Rapoport, Q.C., vice-président.

De l'Association minière du Canada:	32	5 novembre 1985	C. George Miller, administrateur gérant; Kenneth R. Johnston, Inco Ltée, Sudbury, président, Comité des transports de l'AMC; Carl H.J. Hibbeln, «Noranda Sales Corporation», Toronto.
De Motrux Incorporé:	37	19 novembre 1985	D. Henry Gourlay, président.
Du Syndicat national des cultivateurs:	39	21 novembre 1985	Stuart A. Thiesson, secrétaire administratif.
De Nordair:	32	5 novembre 1985	D. F. Prinett, vice-président, Marketing et expansion commerciale.
De l'Association du transport aérien du Nord:	28	25 octobre 1985	John W. Crichton, président.
De la «Nova Scotia Forest Products Association»:	40	25 novembre 1985	Dale Sproule, premier vice-président; Lorne Etter, directeur administratif.
De la «Nova Scotia League for Equal Opportunities»:	40	25 novembre 1985	Raleigh Orr, président; Paul Shields, coordonnateur provincial.
De «Novacor Chemicals»:	38	20 novembre 1985	Rolland G. Frakes, premier vice-président; Stephen D. Shepherdson, gérant, Planification de la distribution.
De l'Association ontarienne de camionnage:	30	31 octobre 1985	Raymond Cope, vice-président exécutif et directeur général; John Sanderson, vice-président, Affaires publiques, Camions du CP.
De la Pem-Air Limitée:	43	28 novembre 1985	Delbert A. O'Brien, président.
De «People in Equal Participation Inc.»:	38	20 novembre 1985	Theresa Ducharme, présidente.
De la «Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited»:	39	21 novembre 1985	Andrew Elliott, directeur de la planification de la distribution.

De la «Harmon Corporation»:	41	26 novembre 1985	Derek Hammond, directeur du développement.
De «ITCG Liquid Gas Ltd.»:	39	21 novembre 1985	Bruce W. Wilton, directeur de la distribution des produits liquides extraits du gaz naturel; Brian G. Tingley, responsable de la distribution des produits liquides extraits du gaz naturel.
De l'«Interior Lumber Manufacturers Association»:	36	18 novembre 1985	S. Grant Hiemstra, directeur du trafic et président du Comité des transports de l'ILMA; Howard Saunders, directeur général.
De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:	42	27 novembre 1985	V.E. Bourgeois, vice-président; Louis Erlichmann, directeur de la recherche; Joseph Hanafin, directeur des relations publiques.
Du Comité mixte des transports de la ville de Fredericton et de la Chambre de Commerce de Fredericton:	40	25 novembre 1985	Fred Beairsto, membre du Comité.
Des Entreprises Ferroviaires du Canada Inc.:	42	27 novembre 1985	Gilles Legault, président.
De la «Makivik Corporation»:	45	29 novembre 1985	Mark R. Gordon, président; Minnie Grey Knox-Lee, troisième vice-président, membre du Conseil; George Simon, vice-président, Opérations.
De la Fédération des travailleurs du Manitoba:	38	20 novembre 1985	Al Cerilli, vice-président; Garry Russell, directeur de la recherche.
De la «Manitoba Trucking Association»:	38	20 novembre 1985	Roland M. Painchaud, président; Reg J. Lewis, consultant.
De l'honorable Don F. Mazankowski:	27	24 octobre 1985	Ministre des Transports.
Du «Metro Toronto Residents' Action Committee»:	42	27 novembre 1985	Harold Morrison, président.

De la «Deer Lake Chamber of Commerce»:	41	26 novembre 1985	A.M. Bloom, président.
De l'Association «Dominion Marine» et de l'Association des armateurs canadiens:	25	22 octobre 1985	T. Norman Hall, président.
De «Garfield Systems Inc.»:	32	5 novembre 1985	Ralph Fishman, vice-président et directeur général.
Du gouvernement de l'Alberta:	46	2 décembre 1985	Clarence J. Roth, sous-ministre, Planification et services, Développement économique.
De la province du Nouveau Brunswick:	41	26 novembre 1985	Frank McKenna, chef de l'opposition.
Du gouvernement du Nouveau Brunswick:	41	26 novembre 1985	L'honorable Richard Hatfield, premier ministre.
Du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador:	41	26 novembre 1985	L'honorable Ron Dawe, ministre des Transports.
De l'Administration des Territoires du Nord-Ouest:	39	21 novembre 1985	John Quirk, sous-ministre, ministre des Services gouvernementaux.
			Norm Phillipot, chef de la Division des approvisionnements et services, ministre des services gouvernementaux.
Du gouvernement du Yukon:	37	19 novembre 1985	Terry Sewell, directeur, Politiques et planification, ministre des Services communautaires des Transports.
Du Syndicat des services de grain:	38	20 novembre 1985	Hugh J. Wagner, secrétaire-gérant.
Du «Halifax Board of Trade»:	40	25 novembre 1985	John Landry, président du Comité des transports; Camille Gallant, directeur des services de liaison; Jack Bathurst, président du sous-comité des installations portuaires.
De la «Halifax-Dartmouth Port Development Commission»:	41	26 novembre 1985	John Grice, président.

29	29 octobre 1985	De l'Association canadienne du camionnage: Wes Armour, président; Pat McGuire, président, «Inter-City Truck Lines Canada Inc.»; Ken Maclaren, directeur exécutif.	38	20 novembre 1985	De Canpotex Ltée: Rod Heath, directeur, Affaires de la société.	45	29 novembre 1985	De «City Express»: Victor Pappalardo, président.	36	18 novembre 1985	De l'Association charbonnière canadienne: R.T. Marshall, président; D.L. Farrell, président du Comité des transports; Giacomo Capobianco, président, «Byron Creek Collieries»; Emile Dubois, directeur du service des transports, «Luscar Ltd.»	39	21 novembre 1985	De la Coalition des organisations provinciales des personnes handicapées (COPH): Allan Simpson, ex-président.	39	21 novembre 1985	De l'Association des voyageurs de commerce du Canada: Terry Ruffell, directeur général.	35	7 novembre 1985	De l'Association des consommateurs du Canada: Ken MacDonald, avocat conseil général et directeur du Programme des industries réglementées; Carman Baggeley, chargé de recherche; David McKendry, analyste des politiques.	40	25 novembre 1985	De la «Corner Brook Chamber of Commerce»: David L. Gillard, président; Brian K. Wentzell, ex-président et président du Comité des transports.	36	18 novembre 1985	Du «Council of Forest Industries of B.C.»: G.E. Bennett, vice-président; R.J. Toporowski, directeur de la planification des transports, «MacMillan Bloedel Ltd.»; R.K. Manifold, directeur du trafic, «Eurocan Pulp & Paper Co.»	37	19 novembre 1985	Du «Crown Forest Industries»: James A. Powell, directeur de la distribution.
----	-----------------	---	----	------------------	---	----	------------------	--	----	------------------	--	----	------------------	---	----	------------------	---	----	-----------------	---	----	------------------	--	----	------------------	--	----	------------------	--

De CP Air:	36	18 novembre 1985	Donald J. Carty, président-directeur général.
Du Canadien Pacifique:	29	29 octobre 1985	I.B. Scott, président du conseil et chef de la direction; Russell S. Allison, président; Robert J. Ritchie, vice-président, Marketing et ventes; John P. Kelsall, vice-président, exploitation et entre- tien.
De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papier:	43	28 novembre 1985	Howard Hart, président; T.J. Openshaw, directeur, section des transports et de la distribution; Don J. Wallace, directeur, Transports, «Consolidated — Bathurst Inc.», vice-président, section des transports; Ellwood Dillman, coordinateur du trafic de groupe, «Minas Basin Pulp and Power», anciennement président, section des Transports.
De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:	29	29 octobre 1985	E.G. Abbot, secrétaire exécutif.
Du «Canadian Shippers' Council»:	46	2 décembre 1985	A.H. Hall, président et représentant de l'Association des manufacturiers canadiens, gérant de distribu- tion, «Ford Glass Ltd.»; G.E. Bennett, vice-président, président du Comité du Conseil de la côte ouest, vice-président des Trans- ports, Conseil des industries forestières de la Colombie- Britannique.
De la Commission canadienne des transports:	33	5 novembre 1985	J. David Thompson, vice-président, droit; David Hackston, directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs; John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer; Yves Dubé, vice-président, recherche; David Jones, président, Comité des transports par pipe- line de denrées; John F. Walter, président, Comité des transports par chemin de fer; Robert Martin, directeur exécutif, Comité des transports par véhicule à moteur.

De la Chambre de commerce du Canada:			46	2 décembre 1985	Roger B. Hamel, président; John F. Aspin, président, Comité des transports; Eugene M. Ludwick, président, «E.M. Ludwick & Associates Inc.», Winnipeg.
De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:			42	27 novembre 1985	David Goffin, directeur principal de projet; Donald Sandford, Services commerciaux et ressources humaines, directeur, Agriculture, C.I.L. Inc.
De l'Institut canadien des engrais:			42	27 novembre 1985	George Bishop, directeur général adjoint.
De la Ligue canadienne de transport industriel:			30	31 octobre 1985	J. David Long, président; R. T. Beckwith, président du Conseil.
Du Congrès du travail du Canada:			44	28 novembre 1985	Shirley Carr, secrétaire-trésorière; Dick Martin, vice-président exécutif; Dan O'Hagan, économiste principal; Dick Thomasson, vice-président de «Great Lakes and Inland Waters»; Tom Saunders, président, ACETA/TUA; Louis Erlichmann, directeur de la recherche, AIM.
De l'Association des manufacturiers canadiens:			30	31 octobre 1985	J.E. (Ernie) Magee, président, Comité national des transports, directeur, Transport ferroviaire et entreposage, «Procter and Gamble Incorporated»; M.J. (Mike) Buller, président, Sous-comité des transports routiers, Transport ferroviaire et camionnage, «Noranda Sales Corporation Limited»; D.W. (Doug) Montgomery, vice-président, Relations gouvernementales, Association des manufacturiers canadiens.
Du «Canadian Marine Transportation Centre» de l'université de Dalhousie:			40	25 novembre 1985	Mary R. Brooks, professeur associée, Ecole d'administration des affaires; John Gratwick, directeur.
Des Chemins de fer nationaux du Canada:			26	24 octobre 1985	J. Maurice LeClair, président-directeur général; Ronald Edward Lawless, président.

De l'«Atlantic Provinces Trucking Association»:	40	25 novembre 1985	Don Drury, président; Terry Ivany, président du conseil d'administration; Dale Elliott, directeur général; Graham Thompson, président, Thompson's Transfer.
De la «B.C. Legislative Board Brotherhood of Locomotive Engineers»:	36	18 novembre 1985	David S. Kipp, président.
De la Chambre de commerce du Grand Toronto:	34	6 novembre 1985	D. William Mutch, président, «Distribution and Customs Committee»; David R. Gillelan, membre, «Distribution and Customs Committee»; Bernard (Bud) L. Mahen, directeur adjoint, département du commerce international.
De «Bradley Air Services Limited/First Air»:	28	25 octobre 1985	John W. Crichton, vice-président administratif.
De la «British Columbia Motor Transport Association»:	37	19 novembre 1985	Harry White, secrétaire-trésorier.
De la Fraternité des commis de chemins de fer et de lignes aériennes — Division des lignes aériennes:	37	19 novembre 1985	Christine Micklewright.
De la «Brunswick Mining and Smelting»:	41	26 novembre 1985	Mike J. Buller, directeur, transport ferroviaire et par camion; Jim Stohart, surintendant adjoint, manutention des matériaux — chef du service des incendies.
De l'Association canadienne des employés du transport aérien:	39	21 novembre 1985	Tom Saunders, président.
De l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes:	36	18 novembre 1985	Faye Douglas, présidente. (Pacific Western Airlines Component)
De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:	44	28 novembre 1985	J.D. Hunter, président.

ANNEXE A

TÉMOINS QUI ONT COMPARU DEVANT LE COMITÉ

FASCICULE	DATE	
De l'Université Acadia:	40	25 novembre 1985
Léo Paul Dana, professeur.		
D'Aïr B.C.:	36	18 novembre 1985
Iain J. Harris, président.		
D'Aïr Canada:	26	24 octobre 1985
Claude Taylor, président du conseil d'administration.		
De l'Association québécoise des transporteurs aériens:	42	27 novembre 1985
Brian Jenner, directeur exécutif;		
Pierre Desbiens, président;		
Michel Leblanc, président de droit.		
De l'Atlantic Canada, United Auto Workers:	40	25 novembre 1985
Larry Wark.		
De la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique:	41	26 novembre 1985
Jeanne Geldart, présidente;		
R.B. Des Brisay, président élu (conseil d'administration).		
Du conseil économique des provinces de l'Atlantique:	40	25 novembre 1985
R.A. McCulloch, président;		
W.E. Belliveau, vice-président-Nouvelle-Ecosse.		
De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique:	40	25 novembre 1985
George A. Key, président;		
Craig S. Dickson, directeur général;		
Ramsay Armitage, directeur général adjoint.		

E. PROCESSUS DE RÉVISION

44. Le Comité recommande qu'une étude des répercussions de la nouvelle politique nationale des transports soit effectuée dans deux ans.

45. Le Comité recommande que le Comité permanent des transports participe à cette étude.

46. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation observe les répercussions de la nouvelle politique nationale des transports et en fasse rapport au ministre des Transports.

47. Le Comité recommande que la nouvelle législation prévoie la création d'un centre de recherche au sein du nouvel organisme de réglementation.

F. PROCESSUS LÉGISLATIF

48. Le Comité recommande que, après que la Chambre des communes aura donné son accord de principe, les mesures législatives prévues pour modifier la *Loi nationale sur les transports* lui soient soumises pour qu'il les étudie article par article.

V. AUTRES QUESTIONS

A. RÔLE DES TRANSPORTS DANS LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

35. Le Comité recommande que la législation destinée à modifier la *Loi nationale sur les transports* reconnaisse le principe selon lequel les transports sont *essentiels* au développement économique régional.

B. INVALIDES ET HANDICAPÉS

36. Le Comité recommande que le gouvernement manifeste son intention d'assurer aux clients invalides un accès raisonnable à toutes les installations et à tous les services de transport de compétence fédérale, et de supprimer le plus tôt possible les obstacles à cet accès.

37. Le Comité recommande que, pour prouver le sérieux de son engagement, le gouvernement prenne des mesures pour veiller à ce que soit adoptée la réglementation nécessaire à la réalisation de cet objectif.

38. Le Comité recommande que le bureau du coordonnateur du transport des handicapés, créé récemment à la Commission canadienne des transports, soit maintenu et agrandi au sein du nouvel organisme de réglementation.

C. DIRECTIVES DU MINISTRE

39. Le Comité recommande que, après l'approbation des directives de politique émanant du Ministre par le gouverneur en conseil, le Parlement puisse adopter une résolution négative sur ces directives avant que celles-ci acquièrent force de loi.
40. Le Comité recommande que la nouvelle loi autorise l'organisme de réglementation à demander des éclaircissements officiels sur une directive de politique, dans le délai prescrit, après que la directive a acquis force de loi.
41. Le Comité recommande que le gouvernement étudie la possibilité d'accorder au nouvel organisme de réglementation le pouvoir de demander des directives au gouverneur en conseil.

D. SÉCURITÉ

42. Le Comité recommande que le gouvernement accorde en priorité les ressources humaines et techniques nécessaires au ministre des Transports, pour veiller à ce que la sécurité ne soit pas compromise par l'augmentation de la concurrence dans le secteur des transports.

43. Compte tenu de l'importance de la sécurité dans notre réseau de transport, le Comité recommande que le gouvernement étudie sérieusement la possibilité d'inclure cette question dans la version révisée des objectifs de la politique des transports, qui fera partie de la législation modifiant la *Loi nationale sur les transports*.

27. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande de prévoir un mécanisme d'appel dans la version simplifiée de l'article 23 de la loi proposée.

D. RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE S'OCCUPANT DE TRANSPORTS
— CANADIEN NATIONAL

28. Le Comité recommande que le CN continue d'exercer ses activités d'une manière commerciale.

29. Le Comité recommande que le gouvernement exige du CN qu'il réponde aux normes de responsabilité financière en vigueur dans le secteur privé, en lui imposant des directives financières établies et évaluées par un organisme indépendant (par exemple, le bureau du vérificateur général).

30. Le Comité recommande que tous les services non rentables que le CN est tenu d'offrir dans l'intérêt public soient clairement définis par le gouvernement, et que le CN soit indemnisé en conséquence.

III. CAMIONNAGE EXTRA-PROVINCIAL

31. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral continue à s'occuper activement de la mise en oeuvre de l'accord fédéral-provincial en février 1985 et poursuive avec énergie la réforme de la réglementation économique régissant le camionnage de louage extra-provincial.

32. Le Comité recommande que, si l'accord ne peut pas être mis en oeuvre rapidement en raison de différends entre le gouvernement fédéral et les provinces, le gouvernement fédéral reprenne ses pouvoirs en matière de camionnage extra-provincial et établisse de concert avec les provinces, un organisme fédéral-provincial chargé de surveiller les activités de camionnage extra-provincial et international.

33. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral étudie la possibilité de négocier avec les États-Unis une entente bilatérale sur le camionnage, qui reconnaîtrait notamment la nécessité de maintenir un juste équilibre de la balance commerciale dans le secteur du camionnage transfrontalier.

34. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter au niveau national les fusions et les acquisitions de sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de camionnage par des intérêts étrangers, quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.

17. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner aux parties à un contrat confidentiel de modifier ou d'annuler le contrat lorsque celui-ci empiète sur les obligations des transporteurs publics envers un tiers.

18. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que tous les contrats confidentiels soient déposés auprès de l'organisme de réglementation.

19. Le Comité recommande que des résumés des contrats confidentiels, contenant des renseignements de base (à l'exclusion des tarifs convenus dans les contrats), soient déposés auprès de l'organisme de réglementation et publiés.

20. Le Comité recommande que tous les contrats confidentiels conclus pour le transport de marchandises par chemin de fer au Canada soient surveillés par l'organisme de réglementation et que le mécanisme prévoyant la passation de contrats confidentiels soit évalué deux ans et quatre ans après l'adoption de la loi habilitante.

B. EXPÉDITEURS CAPTIFS

21. Le Comité recommande l'abrogation de l'article 278 (disposition sur le taux maximal) de la *Loi sur les chemins de fer*.

22. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que la loi prévoie l'établissement, par l'organisme de réglementation, de taux pour une voie commune, en tant que moyen supplémentaire de protéger les expéditeurs «captifs».

23. Le Comité recommande d'élargir les limites imposées sur les manœuvres inter-services afin de favoriser la concurrence intramodale.

C. MÉCANISMES DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

i) MÉDIATION

24. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande qu'un processus de médiation soit prévu dans la loi, en tant que moyen non officiel de régler les différends opposant des expéditeurs à des transporteurs.

ii) ARBITRAGE DES PROPOSITIONS FINALES

25. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* qui proposent l'insertion dans la loi d'un mécanisme d'arbitrage des propositions finales et d'une disposition de réparation.

26. Le Comité recommande que les appels interjetés aux termes de cette disposition se limitent aux problèmes d'intérêt «limité» ou «privé», et que le gouvernement envisage de clarifier la signification de ces termes de même que des expressions «intérêt national» et «intérêt public» dans la nouvelle loi.

7. Le Comité recommande qu'Air Canada ait toute liberté d'agir afin d'accroître son efficacité et de pouvoir répondre à la demande d'un marché plus concurrentiel.
8. Le Comité recommande que si le gouvernement obligeait Air Canada à offrir des services publics, ceux-ci soient clairement définis et que la société soit indemnisée conformément à la *Loi d'Air Canada de 1977*.
9. Le Comité recommande que le gouvernement étudie à titre prioritaire les solutions qui s'offrent à l'égard de la privatisation à tout le moins partielle d'Air Canada, et qu'il envisage plus particulièrement la possibilité d'intéresser les employés à participer au capital-actions de la société.

C. CONTRÔLE ÉTRANGER

10. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter, au niveau national, les fusions et les acquisitions des sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de transport aérien par des intérêts étrangers quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.
- D. CONTRATS CONFIDENTIELS
11. Le Comité recommande que les transporteurs aériens soient autorisés à négocier des contrats confidentiels pour le transport des marchandises.

II. TRANSPORT FERROVIAIRE

A. CONTRATS CONFIDENTIELS

12. Le Comité recommande que les sociétés ferroviaires soient autorisées à passer des contrats confidentiels tant pour le transport transfrontalier que pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer.
13. Le Comité recommande d'abroger l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, mais de prévoir une disposition autorisant les sociétés ferroviaires à fixer conjointement les taux pour les voies communes.
14. Le Comité recommande de maintenir l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* et de le renforcer en y insérant des dispositions prévoyant des peines pour l'imposition de tarifs non compensatoires.

15. Le Comité recommande qu'une personne qui n'est pas partie à un contrat confidentiel soit autorisée à en appeler du contrat auprès de l'organisme de réglementation, au motif que le contrat contrevient à l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* ou mis à la capacité de la société ferroviaire d'honorer l'obligation qui lui est faite, en tant que transporteur public (aux termes de l'article 262 de la *Loi*) de fournir au tiers du matériel, des installations et des services suffisants.

16. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner le relèvement, à des niveaux compensatoires, des tarifs marchandises qui contreviendraient au nouvel article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*.

VI. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

I. TRANSPORT AÉRIEN

A. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD ET SUR LES MARCHÉS À FAIBLE DENSITÉ

1. Le Comité recommande que les services aériens dans le Nord continuent à être réglementés de la façon prévue dans l'énoncé de principe de 1984 jusqu'à ce que le Comité ait eu l'occasion de se rendre dans le Nord pour y étudier les services aériens offerts et d'en faire rapport au Parlement.

2. Le Comité recommande l'inclusion d'une clause des « droits acquis » dans la nouvelle Loi afin que la sortie d'un transporteur, de tout marché à faible densité du Sud qu'il serait le seul à desservir au moment où la déréglementation prendra effet, ou de tout autre transporteur d'un marché sur lequel il avait choisi d'entrer après la proclamation de la nouvelle Loi, soit assujettie à un contrôle réglementaire.

3. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation soit habilité à surveiller dès le départ l'incidence de la déréglementation sur les marchés du transport aérien, notamment ceux du Nord et des régions éloignées, et que les transporteurs aériens soient tenus de fournir à l'organisme les renseignements dont il aura besoin pour s'acquitter de cette tâche.

4. Le Comité recommande que la loi en vertu de laquelle le secteur du transport aérien sera déréglementé prévoie la création d'un PROGRAMME DE SUBVENTIONS à l'égard des services aériens ESSENTIELS et en définisse les critères d'admissibilité de façon détaillée.

5. Le Comité recommande que soit à nouveau plafonnée la taxe sur le transport aérien ou que soit adopté un barème en vertu duquel la taxe serait inversement proportionnelle à la distance parcourue.

B. RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE CHARGÉES DES TRANSPORTS — AIR CANADA

6. Le Comité recommande qu'Air Canada continue à exercer ses activités en respectant les règles de saine gestion commerciale et en cherchant à réaliser des profits.

48. Le Comité recommande que, après que la Chambre des communes aura donné son accord de principe, les mesures législatives prévues pour modifier la *Loi nationale sur les transports* lui soient soumises pour qu'il les étudie article par article.

RECOMMANDATION

Le Comité a eu le même problème que ces témoins. Evidemment, nous n'avons pas eu la possibilité d'étudier toutes les propositions contenues dans le document. Et même pour celles que nous avons étudiées, nous devons nous contenter de donner notre assentiment général, faute d'avoir pu examiner la « mécanique » essentielle pour que ces propositions soient applicables.

Cependant, le Comité a acquis des connaissances et une expérience considérables au cours de ses audiences sur le document *Aller sans entraves* et de ses travaux sur certaines des propositions contenues dans le présent rapport. Par conséquent, nous estimons être des mieux placés pour étudier en détail des mesures législatives qui seront de toute évidence compliquées et importantes; ce seront en fait les plus importantes depuis l'adoption de la *Loi nationale sur les transports* en 1967.

La Loi nationale sur les transports de 1967 accordait à la Commission canadienne des transports des pouvoirs étendus pour entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada. La Commission a créé une Direction de la recherche, qui a produit toute une gamme d'études à l'usage de la Commission, du ministre des Transports et du grand public. Le Comité a étudié certaines de ces études et a chaque fois apprécié la qualité du travail de la Direction, ainsi que l'assistance que celle-ci lui a toujours fournie.

Plusieurs témoins ont fait écho à ce sentiment, soulignant la nécessité de maintenir, après l'entrée en vigueur de la nouvelle politique des transports, une banque de spécialistes qualifiés et expérimentés dans le domaine de la recherche sur les transports. Ils ont dit craindre la disparition des services de recherche indépendants assurés par la Commission canadienne des transports; crédibilité et la neutralité de cette recherche pourraient être mises en doute, selon eux, si le ministère des Transports en effectuait une large part.

Le Comité partage ces inquiétudes. Le nouvel organisme de réglementation ne pourra pas remplir les fonctions que nous envisageons pour lui à moins d'avoir son propre service de recherche, groupant des spécialistes sérieux et compétents. Par ailleurs, nous pensons que l'existence de ce service augmentera l'indépendance de l'organisme, ainsi que son aptitude à s'acquitter de ses fonctions et de ses responsabilités.

RECOMMANDATIONS

44. Le Comité recommande qu'une étude des répercussions de la nouvelle politique nationale des transports soit effectuée dans deux ans.

45. Le Comité recommande que le Comité permanent des transports participe à cette étude.

46. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation observe les répercussions de la nouvelle politique nationale des transports et en fasse rapport au ministre des Transports.

47. Le Comité recommande que la nouvelle législation prévoie la création d'un centre de recherche au sein du nouvel organisme de réglementation.

F. PROCESSUS LÉGISLATIF

Le document *Aller sans entraves* est un document d'orientation contenant des principes généraux accompagnés de propositions de réformes globales. Le Comité reconnaît que le document s'attaque à des questions très complexes, délicates et difficiles, qui revêtent une importance primordiale pour l'ensemble du pays, et qu'il énonce de façon très cohérente la nouvelle politique nationale des transports.

Le document *Aller sans entraves* ne décrit cependant pas en détail comment cette nouvelle politique se traduira par des mesures législatives, ni comment elle sera appliquée. De nombreux témoins qui ont comparu devant le Comité lui ont fait cette observation. D'ailleurs, certains hésitent à exprimer une opinion définitive sur l'une ou l'autre des propositions particulièrement compliquées et subtiles contenues dans le document *Aller sans entraves* avant de voir la législation qui en découlera.

Enfin, on a suggéré au Comité que la question de la sécurité soit incluse dans la version révisée des objectifs de la politique des transports, qui fera partie de la nouvelle loi. Le Comité trouve cette proposition intéressante et suggère au gouvernement de l'étudier.

RECOMMANDATIONS

42. Le Comité recommande que le gouvernement accorde en priorité les ressources humaines et techniques nécessaires au ministre des Transports, pour veiller à ce que la sécurité ne soit pas compromise par l'augmentation de la concurrence dans le secteur des transports.

43. Compte tenu de l'importance de la sécurité dans notre réseau de transport, le Comité recommande que le gouvernement étudie sérieusement la possibilité d'inclure cette question dans la version révisée des objectifs de la politique des transports, qui fera partie de la législation modifiant la *Loi nationale sur les transports*.

E. PROCESSUS DE RÉVISION

Le Comité a recommandé que le nouvel organisme de réglementation surveille de façon continue les effets de la déréglementation du réseau de transport aérien et que les conséquences des changements apportés à la réglementation relatives au transport ferroviaire soient étudiées dans deux ans. Ces deux mesures sont nécessaires selon nous pour protéger les particuliers qui ont recours à ces services de transport, ainsi que les utilisateurs qui vivent dans les petites collectivités ou dans les régions éloignées.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent «une étude sur les incidences de la présente réforme législative quatre ans après la mise en vigueur de la nouvelle législation». Ils ne précisent toutefois pas dans quelle optique se ferait cette étude, ni selon quelles méthodes.

Le Comité croit qu'il serait trop long d'attendre quatre ans avant d'entreprendre une étude approfondie, et propose plutôt un délai de deux ans. Ainsi, le secteur des transports aurait eu le temps de faire les mises au point nécessaires, mais il ne serait pas trop tard pour prendre des mesures correctives au besoin. Par ailleurs, le Comité souhaite participer à cette étude, peut-être en tenant des audiences publiques sur les répercussions de la nouvelle politique dans l'ensemble du pays.

Le Comité juge également que le nouvel organisme de réglementation devrait jouer un rôle de premier plan dans ce processus de révision. Il ne pourra cependant assumer efficacement ce rôle, ainsi que ses fonctions de surveillance permanente, que s'il dispose des compétences et des ressources voulues.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* reconnaissent ce principe dans une certaine mesure lorsqu'ils affirment : «Plusieurs employés de la CCT possèdent des connaissances inestimables sur tous les aspects du système national de transport et le gouvernement a l'intention de puiser dans ces ressources pour créer le nouvel organisme.» Cependant, ils ne précisent pas quel serait le rôle du nouvel organisme dans le domaine de la recherche.

obtenir des directives de politique. Le Comité propose donc d'accorder expressément à l'organisme de réglementation le droit de demander au gouverneur en conseil d'émettre des directives.

RECOMMANDATIONS

39. Le Comité recommande que, après l'approbation des directives de politique émanant du Ministre par le gouverneur en conseil, le Parlement puisse adopter une résolution négative sur ces directives avant que celles-ci acquièrent force de loi.

40. Le Comité recommande que la nouvelle loi autorise l'organisme de réglementation à demander des éclaircissements officiels sur une directive de politique, dans le délai prescrit, après que la directive a acquis force de loi.

41. Le Comité recommande que le gouvernement étudie la possibilité d'accorder au nouvel organisme de réglementation le pouvoir de demander des directives au gouverneur en conseil.

D. SÉCURITÉ

Dans la préface du document *Aller sans entraves*, le ministre des Transports affirme clairement que la sécurité est une priorité de premier ordre pour tous ceux qui oeuvrent dans le secteur des transports, ajoutant :

«J'aimerais indiquer sans équivoque que le gouvernement n'entend ni proposer ni accepter de réforme qui puisse réduire le niveau de sécurité.»

Le document *Aller sans entraves* ne porte que sur la réforme de la réglementation économique; le mandat du Comité se limite donc à cette question. C'est ce que nous avons signalé à maintes reprises aux témoins qui voulaient nous faire part de leur opinion au sujet des effets de la déréglementation sur la sécurité dans les transports. Certains de ces témoins étaient convaincus que la sécurité serait sacrifiée à la concurrence et au profit. D'autres se disaient en faveur des diverses propositions contenues dans le document *Aller sans entraves* à condition que la sécurité n'en soit pas menacée, soulignant que notre réseau de transport devrait être non seulement efficace, mais sûr.

Personne ne songerait à contester cette affirmation. Par conséquent, bien que cette question ne fasse par partie de l'Ordre de renvoi du Comité, nous jugeons essentiel de préciser que, quelle que soit sa forme finale, la nouvelle politique nationale des transports ne doit en aucun cas compromettre la sécurité. La réforme de la réglementation économique doit supprimer les «entraves», mais non aux dépens de la sécurité. La même observation s'applique à la sécurité dans les aéroports. Nous souscrivons d'emblée aux initiatives prises récemment par le ministre des Transports pour resserrer la sécurité dans nos aéroports et améliorer les méthodes d'inspection et d'application de la loi. Nous encourageons le Ministre à continuer d'accorder la priorité à cette question.

Par ailleurs, le Comité estime que le ministre des Transports devra disposer à tout moment, de ressources humaines et techniques suffisantes pour pouvoir maintenir et améliorer la sécurité dans le secteur des transports.

de politique. La Loi d'Air Canada de 1977 contient une disposition en ce sens, mais celle-ci n'a jamais été appliquée.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de réviser la Loi nationale sur les transports afin d'investir le ministre des Transports du «pouvoir de donner des directives de politique à l'organisme de réglementation, avec l'approbation du gouverneur en conseil, sur des questions relevant de la compétence de l'organisme et (de l'obliger) à en tenir compte lorsqu'il se penchera sur les questions dont il sera saisi». Ces directives, une fois approuvées par le gouverneur en conseil, seront déposées à la Chambre des communes.

La plupart des témoins qui ont exprimé une opinion sur cette question appuyaient cette proposition, sans aller beaucoup plus loin. Il reconnaissaient généralement que tout gouvernement représentatif dûment élu a le droit et le devoir de définir son orientation générale et d'intervenir à l'occasion pour préciser sa politique. Selon eux, le ministre des Transports devrait avoir la pleine et entière responsabilité de l'élaboration de la politique dans ce domaine, et être ensuite tenu responsable des résultats de cette dernière. Certains des témoins qui approuvaient cette proposition ont cependant dit craindre que ce pouvoir soit exercé à mauvais escient, ce qui compromettrait l'indépendance et la crédibilité de l'organisme de réglementation. Par ailleurs, deux témoins s'opposaient totalement à ce que la loi autorise le Ministre à émettre des directives de politique, puisque ce pouvoir, qu'il soit exercé ou non, signifierait que le nouvel organisme de réglementation ne serait pas vraiment indépendant. En outre, selon ces deux témoins, cette proposition semble contraire à l'un des objectifs établis dans le document *Aller sans entraves*, à savoir la réduction de l'intervention gouvernementale.

Le Comité est d'accord pour sa part avec la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves*. Nous pensons que le nouvel organisme de réglementation devrait avoir pour rôle d'interpréter la politique gouvernementale, et non de la formuler. La nouvelle loi devrait définir clairement les responsabilités respectives de chaque instance en ce qui concerne l'élaboration de la politique des transports et son application.

Le Comité comprend cependant les craintes exprimées par certains témoins au sujet des possibilités d'abus du pouvoir d'émettre des directives. Nous tenons à souligner à ce propos que ces directives de politique, après avoir été approuvées par le gouverneur en conseil, seraient déposées à la Chambre des communes. Nous aimerions cependant aller plus loin, en suggérant de donner au Parlement la possibilité d'étudier ces directives. Nous pensons que la meilleure façon d'y arriver par voie législative serait l'adoption d'une résolution négative. Nous reconnaissons que cette solution pourrait poser des problèmes si la directive en cause était urgente, ce qui est peu probable, et que le Parlement ne fût pas en session. Cependant, il serait possible de prévoir des dispositions pour les cas de ce genre.

Il incombera au nouvel organisme de réglementation d'appliquer dans les cas particuliers les directives générales qu'il recevra du Ministre. Le Comité juge important que cet organisme comprenne clairement les directives qui lui ont été transmises. Il serait donc possible, pour ce faire, de l'autoriser dans la nouvelle loi à demander des éclaircissements officiels sur une directive, dans un délai prescrit, par exemple trente jours.

Le Comité reconnaît que, dans le cadre de ses responsabilités, le nouvel organisme de réglementation sera probablement le mieux placé pour savoir sur quels sujets il souhaite

préoccupe les invalides. En fait, selon eux, toute la question des services de transport pour les invalides brille par son absence dans ce document.

En outre, ils s'inquiètent du fait que les auteurs du document proposent de démanteler la Commission canadienne des transports pour la remplacer par un nouvel organisme de réglementation. Certes, la Commission n'a rien fait de précis pour favoriser le changement dans le domaine des services de transport offerts aux invalides, mais elle a au moins maintenu les niveaux d'accessibilité et de services déjà assurés à ces derniers. Les invalides ne sont pas certains que le nouvel organisme de réglementation puisse leur garantir le droit d'accès à des services de transport suffisants à un prix raisonnable.

Ces témoins ont souligné qu'ils ne voulaient rien d'extraordinaire, mais simplement des garanties que les invalides pourront jouir d'un minimum de services de transport.

Il faut donc se demander, essentiellement, si le droit d'accès à des services de transport suffisants serait compromis par les mesures législatives qui doivent émaner du document *Aller sans entraves*.

Le Comité a noté les préoccupations exprimées par les témoins à ce sujet. Or, il existe à la CCT un coordonnateur du transport des handicapés, dont le bureau porte une attention particulière aux besoins de ces personnes. Il s'agit là d'une excellente initiative, et ce bureau devrait être maintenu et agrandi au sein du nouvel organisme de réglementation.

Le Comité croit que, bien que le document *Aller sans entraves* ne contienne pas de directives précises à ce sujet, le gouvernement n'a pas l'intention de faire de discrimination à l'endroit des personnes handicapées. Il pense toutefois, que les mesures législatives qui doivent être adoptées bientôt devraient contenir des dispositions sur la question et assurer au moins un minimum de services de transport aux invalides et aux handicapés.

RECOMMANDATIONS

36. Le Comité recommande que le gouvernement manifeste son intention d'assurer aux clients invalides un accès raisonnable à toutes les installations et à tous les services de transport de compétence fédérale, et de supprimer le plus tôt possible les obstacles à cet accès.

37. Le Comité recommande que, pour prouver le sérieux de son engagement, le gouvernement prenne des mesures pour veiller à ce que soit adoptée la réglementation nécessaire à la réalisation de cet objectif.

38. Le Comité recommande que le bureau du coordonnateur du transport des handicapés, créé récemment à la Commission canadienne des transports, soit maintenu et agrandi au sein du nouvel organisme de réglementation.

C. DIRECTIVES DU MINISTRE

La *Loi nationale sur les transports* n'habilite pas le ministre des Transports à donner à la Commission canadienne des transports des directives générales et exécutives en matière

2) Il faut assurer l'équilibre entre la rentabilité commerciale des réseaux de transport et les objectifs de développement économique régional de façon à permettre de réaliser le potentiel économique de chaque région.»

Dès l'époque coloniale, les transports ont joué un rôle primordial dans le peuplement et l'expansion du Canada. Et depuis la Confédération, le gouvernement canadien n'a pas cessé d'intervenir activement dans le développement et la réglementation de notre réseau de transport. Ainsi, la construction des chemins de fer du Canadien Pacifique, de la Voie maritime du Saint-Laurent, de la route transcanadienne et de l'infrastructure nécessaire au transport aérien n'aurait pas été possible sans une participation directe du gouvernement. Le Canada dispose donc maintenant d'un réseau de transport moderne desservant presque toutes les régions du pays par les moyens appropriés.

Ces réseaux étant maintenant presque achevés le débat entourant le rôle des transports dans le développement régional n'est plus axé surtout sur la question de l'accès aux services, mais sur celle de la qualité et des coûts de ces services.

Le Comité reconnaît ce changement de priorité et se rend bien compte que les transports sont essentiels pour les régions moins riches et moins peuplées du pays. Nous savons à quel point il est important, pour les habitants de ces régions, de pouvoir expédier leurs produits vers les marchés intérieurs et extérieurs rapidement, efficacement et au plus bas prix possible.

Tout au long du présent rapport, le Comité a tenté d'établir un équilibre entre le projet de nouvelle politique nationale des transports et l'intérêt public, exprimé par les Canadiens qui se préoccupent à juste titre des répercussions qu'aura cette politique sur leur vie. Nous avons essayé d'inclure des garanties dans le rapport pour calmer ces inquiétudes et adoucir les répercussions de cette nouvelle politique aux niveaux local et régional.

Nous pensons que la meilleure façon de répondre à ces préoccupations serait de reconnaître, dans la loi, que les transports sont *essentiels* au développement économique régional. Il s'agit là de la dernière mesure de protection dans l'ensemble des garanties que nous avons établies; elle complète le «filet de sécurité» demandé par beaucoup d'observateurs avant nous.

RECOMMANDATION

35. Le Comité recommande que la législation destinée à modifier la *Loi nationale sur les transports* reconnaisse le principe selon lequel les transports sont *essentiels* au développement économique régional.

B. INVALIDES ET HANDICAPÉS

Des témoins qui ont comparu devant le Comité ont souligné que les transports sont un élément essentiel de la vie de tous les Canadiens, qu'ils soient invalides ou non.

L'absence de garanties sur l'accessibilité de services de transport suffisants et bien adaptés, dans la nouvelle législation proposée dans le document *Aller sans entraves*,

A. RÔLE DES TRANSPORTS DANS LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

L'article 3 de la *Loi nationale sur les transports* contient un énoncé des objectifs de la politique des transports, mais rien n'y indique que les transports doivent être utilisés comme outil de développement économiquement régional.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de réviser cet énoncé « afin de promouvoir activement la concurrence intramodale et intermodale, l'accroissement du rendement de tous les services de transport et la baisse de tous leurs coûts unitaires; la réduction de l'intervention entravante de l'État sur le marché grâce à une diminution de l'importation et de la complexité des règlements imposés aux transporteurs, aux expéditeurs et aux autres usagers; et un mode de réglementation plus ouvert, plus souple et plus facile d'accès pour tous les Canadiens ».

Comme l'ont souligné plusieurs témoins, cette proposition ne reconnaît pas que le transport doit servir de catalyseur au développement économiquement régional. Or, les retombées éventuelles d'une concurrence accrue profiteront surtout aux régions les plus peuplées et les plus riches du pays, au détriment des régions où la population est dispersée, dont la croissance économique est lente et qui sont éloignées des principaux marchés. Ces témoins disaient même craindre que la situation dans ces régions, au niveau des services de transport offerts et des coûts qui s'y rattachent, se détériore au point d'y freiner le développement économique. Ils ajoutaient que, pour éviter que cela ne se produise, il faudrait réviser les objectifs de la politique des transports pour que celle-ci reconnaisse que les transports sont essentiels au développement économiquement régional.

Plusieurs témoins ont également signalé au Comité que lors de leur conférence annuelle d'août 1985, les premiers ministres provinciaux ont adopté la résolution suivante, soulignant le rôle des transports comme outil de développement économiquement régional :

« Attendu que tous les gouvernements ont reconnu l'importance que revêt le développement économiquement régional, nous, premiers ministres des provinces, demandons au gouvernement du Canada d'ajouter au nouveau projet de loi national sur les transports, en plus d'un objectif de rentabilité commerciale, ce qui suit :

1) Les transports constituent un élément clé de développement économiquement régional; et

Ils proposent également de réviser la *Loi sur la marine marchande du Canada* «de façon à confier le cabotage en exclusivité aux navires canadiens, à étendre la limite des eaux territoriales à 200 milles marins ou aux limites du plateau continental, selon la plus grande distance, à élargir sa portée de façon à englober toutes les activités commerciales maritimes à l'exception de la pêche, et à maintenir le système d'exemption en prévoyant des dispositions particulières concernant les exemptions conditionnelles».

De tous les modes de transport au Canada, c'est le transport maritime qui a été le moins réglementé. Il n'est donc pas surprenant que le Comité ait reçu à l'égard de ce mode moins de témoignages sur les discussions de la déréglementation du transport maritime proposée dans le document *Aller sans entraves*. De l'avis du Comité, c'est parce que l'industrie du transport maritime ne se ressentira pas vraiment de la réforme réglementaire proposée.

Le Comité tient toutefois à préciser que tous les témoins qui ont fait allusion aux modifications proposées à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* n'y voyaient dans l'ensemble aucun inconvénient. La plupart ont souligné qu'il était important que notre *Loi de Shipping Act*, adoptée par les États-Unis en 1984 et se sont dits heureux de voir que les modifications proposées sont de nature à mettre les expéditeurs canadiens sur un pied d'égalité avec les expéditeurs américains.

L'accueil réservé aux modifications proposées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* au sujet du cabotage n'a pas été aussi chaleureux. Certains témoins ont dit qu'en confiant le cabotage en exclusivité aux navires canadiens, on allait à l'encontre de l'orientation générale d'*Aller sans entraves* en faveur d'une concurrence accrue. Les témoins ont demandé que le commerce intérieur ne soit pas réservé uniquement à des navires canadiens. Toutefois, si les modifications sont adoptées, la plupart des témoins ont insisté pour que la procédure d'obtention d'une exemption visant l'utilisation de navires non canadiens lorsqu'un navire canadien adéquat n'est disponible, soit simple et expéditive. En outre, les exemptions ne devraient désormais plus être assujetties à des droits ou à des taxes.

Le Comité croit comprendre que le Parlement sera bientôt saisi de modifications à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* et à la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Il tenait à souligner les points qui lui ont été présentés sur la question de façon qu'ils soient étudiés en détail au moment où les modifications feront l'objet d'un examen au Parlement.

IV. TRANSPORT MARITIME

L'industrie canadienne du transport maritime se divise essentiellement en sept grands secteurs : transport de produits en vrac sur les Grands lacs et dans la Voie maritime du Saint-Laurent; transport de marchandises, en vrac surtout, comme les produits forestiers, par des remorqueurs et des chalands sur la côte ouest; activités intérieures sur la côte Est, concernant avant tout le transport en vrac, l'exploitation de traversiers et l'approvisionnement des collectivités côtières; ravitaillement des collectivités du fleuve Mackenzie et de l'Arctique de l'Ouest et activités de soutien de l'exploration pétrolière et gazière; ravitaillement de l'Arctique de l'Est et du Keewatin; commerce en vrac international; et commerce international par conteneurs. Dans ces deux dernières catégories, peu de navires battent pavillon canadien.

Les lois fédérales les plus importantes régissant le transport maritime sont : la *Loi nationale sur les transports* qui autorise la Commission canadienne des transports à enquêter sur les questions concernant l'expédition et qui prévoit une procédure d'appel pour ce qui est de la délivrance de permis aux transporteurs; la *Loi sur les transports* qui habilite la Commission canadienne des transports à délivrer des permis aux expéditeurs et à fixer des taxes maximales pour les voies maritimes auxquelles elle s'applique (à l'heure actuelle, tous les services maritimes sur le réseau du fleuve Mackenzie et le transport des passagers et des marchandises sur les Grands lacs et dans l'Arctique de l'Ouest sont régis par cette loi); la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui, en vertu de la Partie XV, limite le cabotage aux navires du Commonwealth et le transport sur les Grands lacs, aux navires canadiens, bien que des exemptions puissent être obtenues pour les navires étrangers lorsqu'aucun navire canadien adéquat n'est disponible; la *Loi relative aux taux de fret sur les eaux intérieures* qui autorise la Commission canadienne des grains à établir les taux maximaux pour le transport des grains sur les Grands lacs; et la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* (1979) qui autorise les transporteurs océaniques à former des associations — appelées *conférences* — tout en les soustrayant à l'application de la *Loi relative aux enquêtes sur les conférences*. Ces conférences maritimes établissent des taux de fret uniformes et coordonnent les services de leurs membres. La *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* devait expirer en mars 1984 mais a été prorogée jusqu'en mars 1985 puis, de nouveau, jusqu'en mars 1986.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de réviser la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. « L'adjudication de contrats de clientèle pourra se poursuivre, mais on autorisera l'adjudication de contrats de services négociés confidentiellement. Les conférences maritimes seront autorisées à offrir des taux multimodaux, mais il faudra appliquer des garanties contre les collusions en matière de tarification et encourager les activités des transporteurs hors conférence. »

permanant semblable à celui prévu par l'entente Brock-Gottlieb et ce par le biais de négociations bilatérales axées sur la conclusion d'une entente canado-américaine sur le camionnage transfrontalier.

En ce qui concerne les intérêts étrangers, le Comité n'est pas convaincu de l'efficacité de la *Loi sur l'investissement Canada*. Comme dans le secteur du transport aérien, une société étrangère pourrait acquérir une entreprise canadienne de camionnage ayant un actif de moins de cinq millions de dollars et étendre ensuite ses opérations sur le marché intérieur au détriment de l'intérêt national.

Nous partageons les préoccupations du secteur du camionnage canadien en ce qui concerne la question des intérêts étrangers. D'ailleurs, nous estimons qu'il faudrait prendre pour ce secteur des dispositions particulières, comme celles que nous avons recommandées pour le transport aérien. Autrement dit, il faudrait étendre la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves*, qui vise à limiter les fusions et les acquisitions de sociétés au niveau national, à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de camionnage par des intérêts étrangers, quel que soit l'actif brut de ces sociétés.

RECOMMANDATIONS

31. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral continue à s'occuper activement de la mise en oeuvre de l'accord fédéral-provincial en février 1985 et poursuive avec énergie la réforme de la réglementation économique régissant le camionnage de louage extra-provincial.

32. Le Comité recommande que, si l'accord ne peut pas être mis en oeuvre rapidement en raison de différends entre le gouvernement fédéral et les provinces, le gouvernement fédéral reprenne ses pouvoirs en matière de camionnage extra-provincial et établisse de concert avec les provinces, un organisme fédéral-provincial chargé de surveiller les activités de camionnage extra-provincial et international.

33. Le Comité recommande que le gouvernement fédéral étudie la possibilité de négocier avec les États-Unis une entente bilatérale sur le camionnage, qui reconnaîtrait notamment la nécessité de maintenir un juste équilibre de la balance commerciale dans le secteur du camionnage transfrontalier.

34. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter au niveau national les fusions et les acquisitions de sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de camionnage par des intérêts étrangers, quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.

d'agir ainsi, il faudrait créer un organisme fédéral-provincial et international.

Tous les représentants du secteur du camionnage qui ont comparu devant le Comité se sont dits préoccupés de la possibilité d'une concurrence déloyale des sociétés ferroviaires sur les marchés intérieurs, pour les longs trajets. Selon eux, l'autorisation de conclure des contrats confidentiels signifiera que l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* n'accordera pas de garanties suffisantes contre l'établissement de prix déloyaux. Ils ont dit craindre particulièrement que le Canadien National ne leur fasse une concurrence déloyale parce qu'il s'agit d'une société de la Couronne qui dispose de moyens considérables, en ce sens qu'elle peut faire appel au Trésor fédéral.

Le Comité a déjà étudié l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* et a recommandé qu'il soit conservé et resserré pour empêcher toute possibilité des prix déloyaux. Les arguments des représentants du secteur du camionnage ont été déterminants dans la décision du Comité sur cette question.

En ce qui concerne la possibilité d'une concurrence déloyale de la part du Canadien National, nous avons déjà indiqué quel rôle cette société devrait jouer selon nous dans un contexte plus compétitif. Par ailleurs, il faut souligner que le Canadien National a l'intention de vendre bientôt ses intérêts dans le secteur du camionnage, ce qui devrait apaiser dans une certaine mesure les craintes des membres de ce secteur.

Pour ce qui est des contrats confidentiels autorisés pour les sociétés ferroviaires, les représentants du secteur du camionnage estiment qu'il ne devraient s'appliquer qu'au transport international. Après avoir étudié cette suggestion, le Comité en est arrivé à la conclusion qu'il ne serait ni possible ni souhaitable de prévoir une exception à cette nouvelle règle pour le marché intérieur.

Les représentants du secteur du camionnage craignent également beaucoup que la libéralisation proposée de la réglementation régissant le camionnage au Canada n'entraîne une domination des transporteurs américains sur les marchés transfrontaliers. Ils ont souligné que cette situation mènerait à son tour à la création de réseaux internes au Canada par les transporteurs américains, ce qui signifierait que les transporteurs canadiens seraient également chassés du marché des transports entre l'Est et l'Ouest du Canada.

Le Comité reconnaît qu'il existe deux questions à résoudre : d'abord, le cas où des transporteurs américains voudraient s'implanter au Canada et, deuxièmement, le cas où ils voudraient prendre le contrôle de sociétés de camionnage canadiennes.

Dans le premier cas, le Comité comprend l'inquiétude des entreprises canadiennes de camionnage, qui craignent d'être étouffées par la concurrence américaine au Canada même. Il pense toutefois que toute différence marquée entre notre système et celui des États-Unis, en ce qui concerne le contrôle de l'entrée sur le marché, pourrait aggraver les mesures de représailles prises contre les transporteurs canadiens tentant d'obtenir un permis d'exploitation aux États-Unis.

Nous pensons que la meilleure façon d'équilibrer et de protéger les intérêts des entreprises de camionnage des deux côtés de la frontière serait d'établir un mécanisme

Les audiences sur la suspension temporaire décrétée par les États-Unis ont donné le coup d'envoi à la réforme de la réglementation au Canada et ont mené, en février 1985, à la conclusion d'un accord fédéral-provincial établissant les grandes lignes d'un nouveau régime de réglementation du camionnage extra-provincial, plus uniforme et plus simple. Les principaux éléments de cet accord sont les suivants :

- (i) inversion du fardeau de la preuve pour les demandes de permis d'exploitation de services extra-provinciaux; autrement dit, la preuve incombe maintenant à l'opposant plutôt qu'au demandeur;
- (ii) suppression de l'exigence relative à l'approbation des tarifs et des prix imposés par les transporteurs routiers;
- (iii) exemption pour le transport de certaines marchandises;
- (iv) simplification du processus de demande de permis.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* soulignent que le gouvernement fédéral et les provinces se sont également entendus pour évaluer «les effets socio-économiques de la suppression du critère de commodité et nécessité publiques et de son remplacement par le critère d'aptitude, ainsi que de l'élimination du dépôt des tarifs».

Les auteurs du document précité proposent en outre de réviser la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* pour refléter l'accord fédéral-provincial de février, «de remplacer le critère d'entrée sur le marché du transport routier, soit le critère de commodité et nécessité publiques indiqué dans la Partie III de la LNT, par un critère selon lequel le demandeur doit être «prêt, apte et disposé» à offrir le service», et de supprimer la réglementation des tarifs.

Bon nombre des témoins qui ont exprimé une opinion sur la question du camionnage extra-provincial ont dit souscrire d'emblée à l'accord fédéral-provincial. Les représentants du secteur du camionnage de louage qui ont comparu devant le Comité n'en ont cependant pas fait autant. Ils ont laissé entendre au Comité que, même s'ils convenaient de la nécessité de réviser en profondeur la réglementation concernant le transport routier, ils étaient d'avis de la façon dont cette révision avait été menée jusqu'ici et de l'indifférence générale à l'égard de leurs préoccupations.

Le Comité se réjouit pour sa part de ces projets de réforme. Nous pensons que la réglementation régissant le camionnage extra-provincial est devenue trop compliquée, trop restrictive, trop longue à appliquer et trop coûteuse, et qu'il faut davantage de liberté, de souplesse et de concurrence dans ce secteur. Nous demandons donc instamment au gouvernement fédéral de continuer à veiller activement à ce que cette réglementation soit modifiée le plus vite possible, et nous encourageons les provinces à participer à cette réforme en faisant preuve d'ouverture d'esprit et d'initiative.

Il faut souligner que le gouvernement fédéral aurait le pouvoir d'exercer sa compétence dans le domaine du camionnage extra-provincial. Le Comité ne va pas jusqu'à prétendre que cela devrait se faire dès maintenant, mais il estime important de préciser que ce pouvoir existe. Nous serions tout à fait d'accord pour qu'il soit exercé par le gouvernement fédéral si celui-ci ne pouvait pas s'entendre avec les provinces pour que l'accord fédéral-provincial soit mis en oeuvre rapidement et sans heurts. Dans le cas où le gouvernement fédéral serait forcé

III. CAMIONNAGE EXTRA-PROVINCIAL

En adoptant la *Loi sur le transport par véhicule à moteur* en 1954, le gouvernement fédéral déléguait aux provinces ses pouvoirs de réglementation des services extra-provinciaux de camionnage de louage. Principale conséquence de cette Loi, les diverses provinces ont toutes adopté un cadre réglementaire différent et compliqué, caractérisé par des règles et des procédures administratives disparates pour la réglementation relative à l'entrée sur le marché, à l'abandon des services et à la tarification dans le secteur du camionnage extra-provincial.

Au cours des trente dernières années, le secteur du camionnage de louage a connu une croissance considérable. Il concurrence efficacement nos deux sociétés ferroviaires, pour les longs trajets et complète ses activités par des services intermodaux. Cependant, au cours des années 70, il est devenu de plus en plus évident qu'il fallait simplifier et uniformiser la réglementation appliquée par les provinces.

Pendant ce temps, les Etats-Unis en étaient arrivés à la même conclusion, ce qui a mené en 1980 à l'adoption du *Motor Carrier Act*, qui déréglementait les activités de camionnage de louage entre Etats et au niveau international. Les entreprises canadiennes de camionnage ont donc pu avoir accès plus facilement à l'immense marché américain, et beaucoup en ont profité.

Voyant cet état de choses, les Etats-Unis ont décrété en 1982 une suspension temporaire de l'octroi de permis d'exploitation aux transporteurs appartenant à des Canadiens ou ayant leur siège social au Canada, parce que les Américains jugeaient qu'ils n'avaient pas accès au marché canadien aussi facilement que les Canadiens au marché américain. Cette suspension a été levée à la fin de 1982, à la suite de négociations couronnées par l'entente Brock-Gottlieb.

Cette entente reconnaît qu'il est important, pour le commerce, que le camionnage de louage transfrontalier soit concurrentiel et prospère, et demande aux deux gouvernements concernés de s'assurer que leurs organismes de réglementation respectifs appliquent une politique non discriminatoire. L'entente constate également les différences politiques et économiques entre les deux pays, différences qui peuvent influencer sur les possibilités de concurrences offertes aux transporteurs routiers. Elle prévoit par conséquent que, si ces différences entraînent un grave déséquilibre de la balance commerciale dans le secteur du camionnage, au détriment d'une importante composante de ce secteur, les parties en cause doivent régler la question par le biais de mécanismes de consultation établis. Ces mécanismes sont en place et ont été utilisés avantageusement depuis la signature de l'entente.

29. Le Comité recommande que le gouvernement exige du CN qu'il réponde aux normes de responsabilité financière en vigueur dans le secteur privé, en lui imposant des directives financières établies et évaluées par un organisme indépendant (par exemple, le bureau du vérificateur général).

30. Le Comité recommande que tous les services non rentables que le CN est tenu d'offrir dans l'intérêt public soient clairement définis par le gouvernement, et que le CN soit indemnisé en conséquence.

28. Le Comité recommande que le CN continue d'exercer ses activités d'une manière

RECOMMANDATIONS

Cependant, par «libre de gérer» ses propres affaires, le Comité n'entend pas que le CN, du fait qu'il appartient au gouvernement, devrait être autorisé à se livrer à une concurrence déloyale. À notre avis, il devrait être assujéti aux mêmes étalons financiers et aux mêmes restrictions commerciales que ses concurrents du secteur privé. Le comité est conscient qu'à la suite des modifications apportées à la *Loi sur l'administration financière* en 1984, le gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du ministre de tutelle et aux termes de l'article 99 de la *Loi*, donner des instructions à une société d'État s'il estime qu'il y va de l'intérêt public de le faire. Nous croyons que le recours à ce pouvoir pourrait être une façon de prévoir l'établissement de lignes directrices financières régissant la conduite du CN sur le marché. Ne nous estimant pas en mesure d'en proposer la teneur, nous laissons ce soin au gouvernement.

Le Comité n'est pas entièrement convaincu que le CN puisse y arriver, mais il a la conviction qu'un moyen indispensable de l'aider à relever le défi qui consiste à devenir une société ferroviaire rentable et efficace, c'est de le laisser libre de gérer ses propres affaires selon des méthodes commerciales sûres, en d'autres mots, l'obligation qu'a le CN d'assurer des services, d'offrir des emplois et de s'adonner à des pratiques d'achat exemplaires tout en exécutant ses fonctions de transporteur public ne devrait pas lui imposer un fardeau injuste ou discriminatoire par rapport à ses concurrents du secteur privé. Le gouvernement devrait reconnaître les services publics commandés, en définir clairement le coût et indemniser le CN en conséquence.

Nous nous sommes posés, pour le Canadien National, la même question que pour Air Canada : comment le Canadien National pourra-t-il financer ses besoins considérables en capital au cours des prochaines années? Si le CN ne peut obtenir de capitaux de son actionnaire il devra compter sur ses gains, sur ses emprunts et sur des restrictions budgétaires au niveau interne pour recueillir la grande quantité de capital dont il aura besoin pour préserver et améliorer son vaste réseau ferroviaire.

La détérioration du ratio d'endettement du CN depuis 1978 préoccupe le Comité, tout comme, bien entendu, la direction du CN, qui a déclaré au Comité avoir fait des démarches auprès du gouvernement pour qu'il convertisse la dette de 265 millions de dollars qui reste en actions, plutôt qu'en emprunt à long terme.

livrer à des activités qui freineraient la concurrence au lieu de la favoriser. Aussi ont-ils recommandé d'insérer dans la loi des lignes directrices précises afin de s'assurer que les sociétés de la Couronne et les sociétés privées soient assujetties à des règles équitables en matière de responsabilité financière et de pratiques commerciales. Enfin, certains témoins estimaient qu'il était impossible que les deux grandes sociétés de la Couronne chargées des transports soient placées sur un «piéd d'égalité» dans un milieu moins réglementé, à moins d'être privatisées. Toutefois, la plupart des témoins ont convenu que lorsque des sociétés de la Couronne servent d'instruments de la politique d'intérêt public, les coûts qui leur sont occasionnés doivent être clairement et ouvertement définis, et elles doivent en être indemnisées par le gouvernement.

27. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande de prévoir un mécanisme d'appel dans la version simplifiée de l'article 23 de la loi proposée.

D. LE RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE CHARGÉES DES TRANSPORTS — CANADIEN NATIONAL

Aux termes de son Ordre de renvoi, le Comité devait examiner «le rôle des sociétés de la Couronne chargées de transport dans un milieu libre et concurrentiel» et à faire rapport à cet égard.

Le secteur ferroviaire comprend deux sociétés de la Couronne : le Canadien National et Via Rail. Le Comité n'examinera que le rôle du Canadien National dans un milieu plus concurrentiel, l'étude de celui de Via Rail n'étant pas comprise dans son mandat. Le ministre des Transports a annoncé que des mesures législatives concernant Via Rail seront déposées sous peu et qu'une des questions alors à l'étude portera sur le rôle de Via Rail dans un milieu plus concurrentiel.

Dans les années 20, le gouvernement du Canada a créé le Canadien National en fusionnant et en restructurant plusieurs sociétés ferroviaires en faillite. Quoique ses débuts ne présageaient rien de bon, le Canadien National est devenu une société de la Couronne moderne, vaste et diversifiée, dont l'actif net dépasse sept milliards de dollars. Le CN occupe une place importante au Canada, assurant des emplois à plus de 60 000 personnes.

De façon générale, le Canadien national a bien servi les Canadiens, mais ceux-ci ont dû assumer en partie le fardeau financier de la société. La dernière refonte du capital du CN, qui a eu lieu en 1978, était destinée à redonner au CN un bilan raisonnable, qui le remettrait en bonne posture financière, grâce à la conversion en actions de 808 millions de dollars d'emprunts. Malheureusement, depuis cette refonte de son capital, le CN a vu son ratio d'endettement se détériorer de façon radicale.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* affirment que «les sociétés de la Couronne, dans le domaine des transports, devront être dirigées économiquement et efficacement tout en se comportant en bonnes citoyennes corporatives», et qu'elles n'auront pas le droit de fixer leurs prix sur une base non commerciale et de s'engager dans des opérations commerciales non rentables».

Le Comité a recueilli diverses opinions sur le rôle du Canadien National dans un milieu plus concurrentiel. Certains témoins ont soutenu que les sociétés de la Couronne doivent continuer à jouer un rôle actif dans le secteur des transports, non seulement pour assurer des services qui seraient autrement non rentables mais, de façon plus générale, pour faire en sorte que la politique des transports favorise la réalisation des objectifs économiques du pays. D'autres témoins se sont bornés à appuyer l'affirmation faite dans le document *Aller sans entraves*. Toutefois, un nombre considérable de témoins a déclaré que cette affirmation ne suffisait pas à assurer que, à longue échéance, les sociétés de la Couronne continueront d'agir en bonnes citoyennes corporatives et ne se livreront pas à une concurrence déloyale. Selon eux, comme les sociétés de la Couronne ne risquent pas la faillite, elle pourraient fort bien se

Les témoins qui ont comparu devant le Comité ont généralement été favorables aux propositions visant à simplifier l'article 23. Le Comité, qui estime que cet article est le fondement des mécanismes de règlement des différends, souscrit lui aussi à ces propositions.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent de simplifier l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* et d'en faire un des mécanismes de règlement des différends. Il est proposé de supprimer la disposition voulant qu'il faille être convaincu du bien-fondé d'une demande avant d'accorder le droit d'appel et de tenir une enquête; en outre, on propose que l'organisme de réglementation puisse, soit étudier le dossier, soit tenir une audience publique. À cela s'ajoute la proposition visant à assortir de délais les diverses étapes du processus d'appel, afin d'aider à faire en sorte que les cas présentés aux termes de l'article 23 soient réglés de façon expéditive. Il est aussi proposé de modifier l'article 23 de façon à y indiquer que le processus d'appel est accessible à l'expéditeur desservi par un seul transporteur utilisant un seul moyen de transport. Cet ajout permettra de protéger expressément les expéditeurs qui ne peuvent bénéficier d'une concurrence intramodale. Enfin, comme pour l'arbitrage des propositions finales, il est proposé de prévoir une disposition de réparation, de sorte que, lorsque le tarif d'un transporteur sera rejeté, celui-ci devra rembourser le trop-perçu et les intérêts. À l'heure actuelle, comme il n'existe aucun mécanisme de réparation, un tarif demeure en vigueur et doit être payé jusqu'à ce qu'une décision soit rendue au sujet de l'appel dont il a fait l'objet, le cas échéant.

À l'heure actuelle, l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* habilite la CCT à corriger toute situation qui est réputée nuire à l'intérêt public. Plus précisément, si une personne a des raisons de croire qu'un transporteur impose ou omet d'imposer des taxes ou des modalités et que, ce faisant, il risque de porter atteinte à l'intérêt public, elle peut demander à la CCT l'autorisation d'interjeter appel. Lorsque la Commission conclut que la demande semble fondée, elle peut mener une enquête et prendre les ordonnances qu'elle juge utiles ou faire rapport de ses conclusions au gouverneur en conseil, qui prendra les mesures qui s'imposent.

iii) Section 23

26. Le Comité recommande que les appels interjetés aux termes de cette disposition se limitent aux problèmes d'intérêt «limité» ou «privé», et que le gouvernement envisage de clarifier la signification de ces termes de même que des expressions «intérêt national» et «intérêt public» dans la nouvelle loi.
25. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* qui proposent l'insertion dans la loi d'un mécanisme d'arbitrage des propositions finales et d'une disposition de réparation.

RECOMMANDATIONS

mais comme certains témoins, se demandent comment le processus fonctionnera dans la pratique. Quelles règles et procédures seront élaborées? Comment l'arbitre sera-t-il choisi? Les parties auront-elles droit d'être représentées? Quelle que soit la façon dont ces questions et d'autres questions de procédure seront réglées, nous voulons souligner qu'il ne faut pas oublier que la proposition vise l'instauration d'un mécanisme d'appel qui soit simple, efficace et équitable.

Le Comité estime que l'arbitrage des propositions finales constitue un élément essentiel des mécanismes de règlement des différends proposés dans le document *Aller sans entraves*,

Les témoins qui ont comparu devant le Comité ont dit approuver en principe l'arbitrage des propositions finales, mais se sont demandés quelles en seraient les modalités d'application. Ils ont souligné que les sociétés ferroviaires ont plus d'expérience de la négociation des tarifs que les expéditeurs et que, par conséquent, ceux-ci devraient pouvoir recourir à des experts ou à des consultants indépendants pour le processus d'arbitrage. Ils ont également laissé entendre qu'au lieu de restreindre l'arbitrage à la décision d'une seule personne, il vaudrait peut-être mieux constituer un conseil d'arbitrage auquel chaque partie serait autorisée à nommer un membre et dont l'arbitre proviendrait du nouvel organisme de réglementation.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* indiquent que tout le processus doit être terminé dans les 90 jours qui suivent le dépôt de la demande d'arbitrage ou la date à laquelle l'organisme de réglementation a décidé de régler le différend par le biais de ce mécanisme. Enfin, il est proposé d'incorporer dans la loi une disposition de réparation afin de permettre un remboursement de trop-perçus intérêts y compris, lorsqu'un tarif est jugé trop élevé.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent l'établissement d'un nouveau mécanisme d'appel appelé «arbitrage des propositions finales» pour résoudre des différends d'intérêt privé ou d'intérêt limité concernant les tarifs. Un plaignant aura la possibilité d'interjeter appel aux termes de l'article 23 ou de demander l'arbitrage des propositions finales, mais non d'exercer les deux options. Les auteurs du document précité soulignent qu'il est primordial que l'arbitre soit une personne indépendante, impartiale et au courant des questions de transport, parce qu'elle sera appelée à choisir l'une ou l'autre des positions définitives présentées par les parties au différend. On s'attend à ce que ce choix encourage les parties à négocier de bonne foi et les incite à tenter de régler elles-mêmes le différend qui les oppose.

ii) Arbitrage des propositions finales

24. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande qu'un processus de médiation soit prévu dans la loi, en tant que moyen non officiel de régler les différends opposant des expéditeurs à des transporteurs.

RECOMMANDATION

Le Comité n'a entendu aucune critique au sujet du processus de médiation existant et les témoins qui ont comparu devant lui se sont dits d'accord avec la proposition faite par les auteurs du document *Aller sans entraves*. Il note que le processus actuel de médiation s'est révélé fructueux en raison de son caractère non officiel et de sa souplesse et, partant, recommande qu'on prenne soin de n'insérer dans la nouvelle loi aucune mesure qui puisse en modifier la nature.

actuelle de médiation, on estime que l'insertion dans la loi d'une disposition visant à reconnaître celle-ci mettra davantage en évidence l'accessibilité des services de médiation, ce qui les rendra plus attrayants pour les expéditeurs et les transporteurs.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent d'insérer dans la loi un mécanisme de médiation, en tant que moyen non officiel de régler les différends opposant des expéditeurs à des transporteurs. Bien qu'il ne soit proposé aucune modification à la formule

Le processus de médiation élaboré par la CCT est une procédure simple et non officielle grâce à laquelle un expéditeur, un transporteur ou le personnel de la CCT qui étudie une plainte peut demander qu'on recoure à la médiation pour régler un différend concernant le trafic ou les tarifs. Des rencontres non officielles ont lieu et l'on négocie les questions en litige dans un cadre non juridique.

i) Médiation

Le gouvernement désire que les mécanismes de règlement des différends, actuellement prévus dans la loi, soient moins antagonistes, plus efficaces, plus accessibles et moins coûteux. À cette fin, les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent une série de mécanismes comprenant la médiation, l'arbitrage des propositions finales et un mécanisme d'appel (article 23) simplifié. En outre, une disposition de réparation serait prévue dans les deux derniers cas.

Ainsi qu'en font foi les parties qui précèdent, le Comité reconnaît le bien-fondé des préoccupations exprimées à l'égard des contrats confidentiels et des expéditeurs «capitifs». Dans chaque cas, nous avons exposé certaines mesures de protection (par exemple, l'interjection d'appels par un tiers et l'établissement de taux pour une voie commune) qui doivent être instaurées afin d'aider toutes les composantes du secteur du transport à mieux s'adapter aux changements proposés dans le document *Aller sans entraves*. En outre, nous avons souligné l'importance de la série de mécanismes de règlement de différends exposés dans le document précité, en tant qu'élément essentiel du «filet de sécurité» qui, à notre avis, s'impose pour assurer l'équilibre entre la nouvelle politique pro-concurrentielle et l'intérêt public.

C. MÉCANISMES DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

23. Le Comité recommande d'élargir les limites imposées sur les manœuvres inter-services afin de favoriser la concurrence intramodale.
22. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que la loi prévoie l'établissement, par l'organisme de réglementation, de taux pour une voie commune, en tant que moyen supplémentaire de protéger les expéditeurs «capitifs».
21. Le Comité recommande l'abrogation de l'article 278 (disposition sur le taux maximal) de la *Loi sur les chemins de fer*.

RECOMMANDATIONS

Le Comité reconnaît que les manœuvres inter-services représentent une question complexe qui exige une étude minutieuse et approfondie. Bien que nous ne soyons pas en mesure de proposer des limites, nous estimons que la proposition de la Commission mérite d'être étudiée plus longuement.

En ce qui a trait à la proposition de prévoir dans la loi les taux pour une voie commune, le Comité remarque que les expéditeurs souscrivent d'emblée à cette proposition qui vise à protéger l'expéditeur «capitif». Ils estiment qu'elle contribuera grandement à assurer l'adoption de tarifs de fret raisonnables. En outre, le Comité a été impressionné par les témoignages selon lesquels de nombreux expéditeurs ne seraient pas disposés à appuyer les propositions énoncées dans le document *Aller sans entraves* concernant les tarifs ferroviaires, à moins que la loi ne prévoit une disposition relative aux taux pour une voie commune.

Pour leur part, les représentants des sociétés ferroviaires ont rétorqué que l'établissement de taux pour une voie commune pourrait amener l'organisme de réglementation à prescrire des taux d'ensemble. Ils ont ajouté que les expéditeurs feraient alors dévier le trafic des chemins de fer canadiens sur les lignes des États-Unis, aux installations de triage les plus proches, privant du même coup les transporteurs ferroviaires canadiens de recettes qu'ils toucheraient autrement. Ces pertes de recettes de transport sur de longs parcours risqueraient d'entraîner également des pertes d'emplois pour les Canadiens.

En outre, les représentants des sociétés ferroviaires ont souligné que l'application de cette proposition risquerait de se traduire par une perte des avantages que leur procurent les investissements qu'elles ont faits dans des infrastructures et des installations.

L'intention de cette proposition est claire : supprimer le monopole qu'exerce une société ferroviaire dans une localité et, par conséquent, empêcher une société ferroviaire d'abuser de son pouvoir monopolisant, s'il en est, en établissant ses tarifs.

Nous convenons que cette garantie fondamentale s'impose et voudrions que les avantages de la concurrence reviennent à un plus grand nombre d'expéditeurs, notamment aux expéditeurs «capitifs».

En ce qui concerne les manœuvres inter-services, le Comité remarque que les auteurs du document *Aller sans entraves* n'y font aucune allusion. En nous fondant sur les témoignages que nous avons entendus, nous estimons que cette question mérite d'être étudiée, surtout dans la mesure où elle concerne l'expéditeur «capitif».

Des manœuvres inter-services sont exercées lorsque des marchandises qui sont transportées par une ligne de chemins de fer à partir d'une industrie située sur une voie de garage ne peuvent être livrées à destination sur la même ligne. Elles doivent donc être transférées à une seconde ligne pour être acheminées au point d'arrivée. En même temps, les limites imposées par voie de règlement sur les manœuvres inter-services sont fixées à quatre milles, sous réserve des dispositions énoncées dans l'Ordonnance générale T-12 de la Commission canadienne des transports. Le règlement et les limites sont demeurés pratiquement inchangés depuis 1918.

Lorsqu'ils ont comparu devant le Comité, les représentants de la Commission canadienne des transports ont exposé leurs propositions en vue d'élargir les limites imposées sur les manœuvres inter-services. Ils proposent un système fondé sur des zones, qui élargiraient les limites au-delà des quatre milles réglementaires en englobant un plus grand nombre de secteurs industriels à l'intérieur ou à proximité de centres urbains.

B. EXPÉDITEURS CAPTIFS

L'une des questions les plus difficiles que nous ayons eu à étudier au cours de nos audiences concernait la façon de régler les problèmes des expéditeurs «captifs», en effet, il est très difficile de déterminer avec exactitude qui est un expéditeur «captif» et qui ne l'est pas. On peut toutefois appliquer plusieurs critères pour y arriver. Par exemple, l'expéditeur d'une grande quantité de produits en vrac, d'une valeur assez faible, qui est très éloigné du marché et qui n'est desservi que par un transporteur peut être considéré comme captif de ce transporteur.

Cette définition peut sembler assez simple, mais dans la pratique, il est extrêmement difficile de l'appliquer, car, souvent, bien que l'expéditeur puisse avoir accès, en théorie, à un autre moyen de transport, il peut en réalité ne pas pouvoir y recourir pour des raisons d'ordre économique.

Les expéditeurs se plaignent depuis longtemps que, vue la nature de leurs activités ou l'endroit où ils sont situés, ils n'ont souvent d'autre choix que de faire appel à une seule société ferroviaire, dont ils sont donc captifs. Faute de services de transport concurrentiels, les expéditeurs «captifs» craignent que la société ferroviaire ne leur impose les tarifs de fret qu'elle jugera opportuns.

La disposition législative actuelle qui vise à dissiper les craintes des expéditeurs «captifs» figure à l'article 278 de la *Loi sur les chemins de fer*. Cet article prévoit l'emploi d'une formule mathématique pour les expéditeurs pour lesquels il n'existe pas «d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer...» Ainsi, les expéditeurs peuvent demander à la Commission canadienne des transports de fixer un tarif de fret s'ils ne sont pas satisfaits de celui qu'offre la société ferroviaire.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* reconnaissent que de nombreuses personnes ont qualifié l'article 278 d'inopérant. En effet, depuis son adoption en 1967, seulement une demande présentée en vertu de cet article a franchi toutes les étapes prévues dans la loi. Ce mécanisme ne plaît pas aux expéditeurs parce qu'il est difficile d'utiliser la formule d'établissement des coûts. Par conséquent, les auteurs du document précité proposent l'abrogation de l'article 278 et sa substitution par une série de dispositions d'appel. Ils proposent en outre, que les expéditeurs «captifs» d'une ligne de chemin de fer puissent avoir accès à celles des transporteurs ferroviaires concurrentiels, en prévoyant dans la loi l'établissement d'un taux pour une voie commune, du point d'expédition au point de livraison des marchandises.

Le Comité étudiera dans la partie suivante du rapport la proposition relative à l'adoption d'une série de dispositions d'appel, car ces dernières seront accessibles à tous les expéditeurs, et non seulement aux expéditeurs «captifs». Toutefois, nous désirons noter ici que la plupart des témoins préfèrent de loin la série de dispositions d'appel proposées au mécanisme d'établissement d'un taux maximal prévu à l'article 278. Nous aborderons maintenant les questions de taux pour une voie commune et de manœuvres inter-services.

évaluation, qui constitue une protection supplémentaire pour les expéditeurs et les concurrents des sociétés ferroviaires devrait avoir lieu deux ans et quatre ans après l'adoption de la loi habilitante.

Enfin, ceux qui s'estimeront lésés par la tarification établie par les sociétés ferroviaires aux termes de contrats confidentiels pourront recourir à une série de mécanismes de règlement des différends, proposés dans le document *Aller sans entraves*, et qui constituent un moyen de protection ultime. Nous en discutons un peu plus loin dans la présente partie du rapport. Cette série de mécanismes comprend la médiation, l'arbitrage des propositions finales et une version simplifiée de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*.

RECOMMANDATIONS

12. Le Comité recommande d'abroger l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, mais de prévoir une disposition autorisant les sociétés ferroviaires à fixer conjointement les taux pour les voies communes.
13. Le Comité recommande que les sociétés ferroviaires soient autorisées à passer des contrats confidentiels tant pour le transport transfrontalier que pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer.
14. Le Comité recommande de maintenir l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* et de le renforcer en y insérant des dispositions prévoyant des peines pour l'imposition de tarifs non compensatoires.

15. Le Comité recommande qu'une personne qui n'est pas partie à un contrat confidentiel soit autorisée à en appeler du contrat auprès de l'organisme de réglementation, au motif que le contrat contrevient à l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* ou mis à la capacité de la société ferroviaire d'honorer l'obligation qui lui est faite, en tant que transporteur public (aux termes de l'article 262 de la *Loi*) de fournir au tiers du matériel, des installations et des services suffisants.

16. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner le relèvement, à des niveaux compensatoires, des tarifs marchandises qui contreviendront au nouvel article 276 de la *Loi sur les chemins de fer*.

17. Le Comité recommande que l'organisme de réglementation soit habilité à ordonner aux parties à un contrat confidentiel de modifier ou d'annuler le contrat lorsque celui-ci empiète sur les obligations des transporteurs publics envers un tiers.

18. Le Comité est d'accord avec les auteurs du document *Aller sans entraves* et recommande que tous les contrats confidentiels soient déposés auprès de l'organisme de réglementation.

19. Le Comité recommande que des résumés des contrats confidentiels, contenant des renseignements de base (à l'exclusion des tarifs convenus dans les contrats), soient déposés auprès de l'organisme de réglementation et publiés.

20. Le Comité recommande que tous les contrats confidentiels conclus pour le transport de marchandises par chemin de fer au Canada soient surveillés par l'organisme de

d'un ensemble de mécanismes visant à protéger les expéditeurs et les concurrents des sociétés ferroviaires, dont les intérêts commerciaux risquent de subir les conséquences d'activités non concurrentielles lorsque les contrats confidentiels seront autorisés.

Le Comité estime également qu'il faudrait renforcer l'article 276 en prévoyant dans la nouvelle mesure législative des peines pour l'imposition de tarifs non compensatoires.

Nous proposons une garantie connexe, mais qui ne figure pas dans le document *Aller sans entraves* : le droit d'un tiers d'en appeler devant l'organisme de réglementation pour le motif qu'un contrat confidentiel contrevient à l'article 276 ou nuit à la capacité de la société ferroviaire d'honorer ses obligations (prévues à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*), en tant que transporteur public, d'offrir aux tiers du matériel et des services suffisants. En outre, nous estimons que l'organisme de réglementation devrait être habilité à faire enquête, de sa propre initiative, pour déterminer si un contrat confidentiel contrevient à l'article 276 ou empêche les sociétés ferroviaires de s'acquitter de leurs obligations de transporteurs publics.

Lorsque, à la suite de l'interjection d'un appel par un tiers ou de la tenue d'une enquête par l'organisme de réglementation, il est démontré que des tarifs sont non compensatoires, l'organisme de réglementation devrait pouvoir ordonner le relèvement de ces tarifs à des niveaux compensatoires.

Lorsqu'un contrat confidentiel est réputé nuire aux obligations des transporteurs ferroviaires publics à l'égard d'un tiers, l'organisme de réglementation devrait pouvoir ordonner que les parties modifient ou annulent le contrat.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent que tous les contrats confidentiels soient déposés auprès de l'organisme de réglementation. Nous estimons que cette proposition doit être adoptée si l'on veut que l'organisme de réglementation puisse s'acquitter de son rôle de surveillance et déterminer si les tarifs prévus aux contrats sont non compensatoires ou empiètent sur les obligations des transporteurs ferroviaires publics envers de tiers expéditeurs.

En outre, nous estimons que des résumés des contrats confidentiels devraient être déposés auprès de l'organisme de réglementation *et publiés*. Ces résumés fourniront des renseignements sur des contrats confidentiels qui, peut-être, prévoient des tarifs arbitraires ou renfermeront des dispositions ayant des conséquences sur les obligations des transporteurs ferroviaires publics à l'égard de tiers expéditeurs. Nous proposons que les résumés soient suffisamment détaillés pour permettre à un transporteur ou à un expéditeur concurrent de comparer les modalités du trafic assuré selon les tarifs publiés avec celles définies dans les contrats confidentiels. Par conséquent, les résumés devront contenir des renseignements tels que la nature des marchandises, le nom de l'expéditeur et du transporteur, le point de départ et d'arrivée, le parcours suivi, le volume de marchandises et le matériel utilisé, sans pour autant devoir préciser les échelles tarifaires et les rabais qui y sont prévus. En se fondant sur ces renseignements, le tiers décidera peut-être d'interjeter appel auprès de l'organisme de réglementation pour le motif susmentionné.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent que le mécanisme prévoyant la passation de contrats confidentiels soit évalué après quatre ans. À notre avis, cette

Ayant longuement entendu les tenants et les détracteurs des contrats confidentiels, le Comité en a conclu que ces contrats devraient également être autorisés pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer. Nous sommes convaincus qu'un régime mixte ne pourrait pas bien fonctionner; nous estimons en effet qu'il maintiendrait les sociétés ferroviaires et les expéditeurs du Canada dans une position désavantageuse par rapport à leurs homologues américains.

Toutefois, le Comité est conscient des préoccupations exprimées par les représentants des petits expéditeurs et des camionneurs à l'égard de l'opportunité des contrats confidentiels, et estime que des garanties devront être prévues pour apaiser leurs craintes. Les inquiétudes exprimées au sujet de l'incidence des contrats confidentiels (et de la suppression de la tarification collective pratiquée par les sociétés ferroviaires) portent sur deux points: premièrement, les sociétés ferroviaires établiraient des prix déloyaux pour obtenir leur part du marché et, deuxièmement, elles augmenteraient les tarifs qu'elles imposent aux expéditeurs des régions où elles exercent un monopole. Nous estimons que des garanties s'imposent pour parer à ces éventualités.

En ce qui a trait aux prix déloyaux, l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* stipule actuellement que tous les tarifs marchandises doivent être compensatoires (c'est-à-dire qu'ils doivent excéder les coûts variables que doit assumer la société ferroviaire pour transporter les marchandises en question). L'article 276 visait à contrôler les prix arbitraires.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent l'abrogation de l'article 276 dans cinq ans — c'est-à-dire présument cinq ans après l'adoption de la nouvelle loi, après quoi les sociétés ferroviaires seraient en mesure de fixer des tarifs marchandises non compensatoires, uniquement sous réserve des mesures législatives qui seront alors en vigueur pour traiter des coalitions.

Des témoins ont dit craindre que la suppression de la disposition relative aux tarifs compensatoires ne crée un climat propre au déclenchement de guerres de tarifs entre les sociétés ferroviaires. Si les expéditeurs capitis craignent de devoir payer des tarifs plus élevés en raison des recettes que perdront en fin de compte les sociétés ferroviaires, pour leur part, les représentants du secteur du camionnage redoutent que la non-concurrence détruise une grande part de leurs activités de transport sur de longs parcours.

Tant les représentants du secteur du camionnage que ceux du CP ont dit craindre que l'abrogation de l'article 276 n'incite le CN plus que ses concurrents à imposer des tarifs non compensatoires. Ils estiment que, à titre de société de la Couronne, le CN jouit d'avantages financiers particuliers et que, de ce fait, il sera en mesure de fixer des prix arbitraires. Plusieurs témoins ont indiqué que si l'article 276 était abrogé, la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions* n'offrirait pas une protection suffisante contre les prix arbitraires et nous en convenons.

Le Comité estime que l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* est actuellement le seul mécanisme qui empêche les sociétés ferroviaires de fixer des prix arbitraires. Il faudrait donc le conserver, et non l'abroger dans cinq ans, comme le proposent les auteurs du document *Aller sans entraves*. Nous considérons le maintien de cet article comme le premier

toutefois négocier des contrats confidentiels avec les sociétés ferroviaires américaines à des prix inférieurs aux taux publiés que les sociétés ferroviaires canadiennes imposent pour acheminer les produits canadiens jusqu'aux marchés d'exportation. Grâce aux contrats confidentiels, les entreprises américaines bénéficient toutefois de taux inférieurs également sur les marchandises importées. Nous estimons que les producteurs canadiens devraient bénéficier des mêmes avantages.

D'autres témoins ont déclaré que l'impossibilité de passer des contrats confidentiels pour le transport intérieur de marchandises par chemin de fer mettra les fabricants canadiens dans une position désavantageuse par rapport aux fabricants américains qui leur font expédier ses produits par chemin de fer à un acheteur torontois rivalise peut-être avec un producteur des États-Unis qui vend le même produit. Le producteur américain, lui, peut cependant négocier un contrat confidentiel qui lui permet d'offrir un tarif inférieur à celui qui est publié au Canada, éliminant ainsi le producteur canadien du marché torontois. Si les sociétés ferroviaires canadiennes sont autorisées à passer des contrats confidentiels avec les expéditeurs canadiens, ces derniers pourront soutenir la concurrence des entreprises américaines et demeurer viables.

Selon d'autres témoins, la passation de contrats confidentiels pourrait être avantageuse pour les petits expéditeurs. À l'heure actuelle, les sociétés ferroviaires n'aiment pas offrir à un petit expéditeur un tarif inférieur à celui qui est publié, craignant que le gros expéditeur ne l'exige lui aussi, auquel cas la société ferroviaire perdrait des recettes considérables, étant donné le volume de marchandises en cause. Grâce aux contrats confidentiels, une société ferroviaire pourra toutefois offrir un tarif inférieur à un petit expéditeur, afin de tirer parti des avantages qui en découleront pour elle, sans que cela influe sur les transactions faites à partir des tarifs publiés. Citons, parmi ces avantages, le cas où la société ferroviaire est en mesure d'utiliser des wagons qui seraient autrement vides lors d'un trajet de retour, ou de transporter un volume de marchandises permettant d'avoir des convois de longueur et de capacité optimales. Les contrats confidentiels pourraient donc être également avantageux pour les petits expéditeurs ayant accès à la ligne d'un seul chemin de fer. En substance, la passation de contrats confidentiels entre un expéditeur, gros ou un petit, et une société ferroviaire permettra de fixer des tarifs mieux adaptés aux services précis offerts, dans l'intérêt des deux parties au contrat.

Certains témoins ont également déclaré que, en étant autorisé à conclure des contrats confidentiels pour le trafic intérieur, le transporteur pourra donner à ses coûts de transport le caractère de confidentialité associé à la plupart des autres coûts qu'il prend en compte pour établir un prix concurrentiel pour ses produits.

De nombreux témoins, notamment du secteur du camionnage, se sont opposés aux contrats confidentiels pour le trafic intérieur. D'autres ont déclaré que les contrats confidentiels ne seront avantageux ni pour les petits expéditeurs ni pour les entreprises de régions isolées ou éloignées qui ne sont pas en mesure de négocier les tarifs de fret avec deux sociétés ferroviaires. De nombreux petits expéditeurs ayant accès à la ligne d'un seul chemin de fer, dans les provinces de l'Atlantique et dans d'autres régions éloignées du centre du Canada, estiment que les tarifs inférieurs convenus aux termes de contrats confidentiels dans les régions du pays où des services ferroviaires concurrentiels sont prépondérants obligeront les sociétés ferroviaires à imposer des tarifs plus élevés aux expéditeurs de régions où elles exercent un monopole.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent qu'il soit possible de conclure des contrats confidentiels et d'accorder des rabais pour tout le trafic intérieur et transfrontalier, sauf pour ce qui concerne le transport du grain, qui est régi par une loi précise. En outre, une société ferroviaire et un expéditeur seraient autorisés, aux termes d'un contrat confidentiel, à déroger aux obligations qu'ont les transporteurs publics d'offrir à un expéditeur du matériel, des installations et des services suffisants. Ces obligations sont exposées à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer*. Les parties à un contrat confidentiel ne seraient pas autorisées à en appeler du contrat devant l'organisme de réglementation. Enfin, les expéditeurs qui ne désireraient pas passer de contrats confidentiels pourraient continuer d'expédier leurs marchandises selon les tarifs affichés.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* indiquent que ce régime mixte de contrats confidentiels et de tarifs affichés permettra de stimuler la concurrence entre les sociétés ferroviaires canadiennes et d'offrir une gamme plus vaste de services aux expéditeurs. Ils proposent également, pour faire suite à l'introduction des contrats confidentiels, d'abroger l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*, lequel autorise les sociétés ferroviaires du Canada à fixer des tarifs communs pour les mouvements de marchandises entre les centres desservis par deux sociétés ferroviaires ou plus. Plusieurs témoins ont estimé que cette disposition signifie simplement que les sociétés ferroviaires dont les coûts sont les plus élevés fixeront les taux, sur lesquels s'aligneront ensuite les sociétés concurrentes.

Le Comité convient que l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer* devrait être abrogé, mais remarque qu'il faudra prévoir une disposition autorisant les sociétés ferroviaires à fixer collectivement des taux pour une voie commune.

Le Comité a constaté que la plupart des témoins favorisaient la législation des contrats confidentiels relatifs au trafic transfrontalier. Nous convenons avec de nombreux témoins et avec les auteurs du document *Aller sans entraves* que les contrats confidentiels devraient être autorisés pour le trafic transfrontalier au Canada. Le Comité, comme la plupart des témoins, ne voit pas comment les sociétés ferroviaires canadiennes pourraient rivaliser efficacement avec les sociétés ferroviaires américaines pour le trafic transfrontalier si elles ne sont pas autorisées à négocier des contrats confidentiels avec les expéditeurs.

Il a toutefois été difficile au Comité de déterminer si le droit de conclure des contrats confidentiels devrait s'appliquer également au trafic intérieur. De nombreux témoins, surtout des représentants du secteur du camionnage, qui provenaient essentiellement de la région de l'Atlantique ont proposé d'adopter un régime à deux volets qui autorisait les contrats confidentiels pour le trafic transfrontalier, mais non pour le trafic intérieur. Les vues exprimées par les témoins à l'égard de la proposition énoncée dans le document *Aller sans entraves*, soit d'autoriser la passation de tels contrats pour le trafic intérieur, étaient partagées.

Les représentants de nombreux expéditeurs ont estimé que la légalisation des contrats confidentiels obligerait les sociétés ferroviaires à exercer une concurrence plus vive pour obtenir la clientèle expéditrice, ce qui devrait inciter ces dernières à rendre leurs services plus efficaces; en outre, toute réduction des tarifs imposés aux expéditeurs permettra à ceux-ci d'être plus concurrentiels sur le marché canadien et les marchés mondiaux.

Les représentants des producteurs de pâtes et papier nous ont dit devoir rivaliser avec les producteurs américains sur les marchés d'exportation. Les producteurs américains peuvent

garanties proposées par les auteurs du document *Aller sans entraves*, dans le but de limiter, dans un milieu commercial où les contrats confidentiels seraient autorisés et où la tarification collective serait supprimée, les prix monopolistiques (à la hausse) fixés par les sociétés ferroviaires au détriment de l'expéditeur «capitif», et les prix arbitraires (à la baisse) qu'elles établissent aux dépens des concurrents. Nous recommanderons à ce sujet des ajouts à l'ensemble des garanties proposées dans le document précité. À la fin de la partie traitant du transport ferroviaire, nous formulerons également des recommandations à l'égard du CN.

Les recommandations formulées dans la présente partie du rapport visent généralement à réduire les frais d'expédition et à obliger les sociétés ferroviaires à accroître leur efficacité, tout en leur enlevant la possibilité (le cas échéant) de se dédommager en cas de diminution de leurs recettes dans un secteur, en accroissant simplement leurs rentrées dans un autre secteur, sans pour autant y étendre les services offerts.

Enfin, même si nous ne traitons pas de cette question dans la section qui suit, nous désirons mentionner que pour atteindre le niveau d'efficacité souhaité, les sociétés ferroviaires devront pouvoir réduire leurs coûts. Or, ni le Comité, ni les témoins qui ont comparu devant lui n'ont été prêts à accepter que cette réduction des coûts se répercute négativement sur les normes de sécurité en vigueur. Nous exhortons donc le gouvernement à collaborer avec les syndicats et les entreprises afin que les pratiques et les règlements inutiles et désuets puissent être supprimés d'un commun accord.

A. CONTRATS CONFIDENTIELS

La Loi sur les chemins de fer interdit aux sociétés ferroviaires et aux expéditeurs de passer des contrats confidentiels pour le transport de marchandises par chemin de fer au Canada. Selon l'article 275 de la *Loi*, les tarifs doivent être publiés et déposés auprès de la Commission canadienne des transports, et l'article 269 dispose que les sociétés ferroviaires ne doivent imposer que les taxes établies dans les tarifs. Selon l'article 381, toute dérogation à ces taxes constitue une contrevention à la *Loi* et, enfin, selon l'article 380, le fait d'accorder des rabais non publiés constitue une infraction.

Les modalités exposées ci-dessus diffèrent considérablement de celles qui existent aux États-Unis depuis l'adoption, en 1980, de la *Staggers Rail Act*, qui autorise les sociétés ferroviaires américaines à passer des contrats confidentiels avec les expéditeurs. Cette situation a été préjudiciable aux sociétés ferroviaires du Canada rivalisant pour le trafic transfrontalier avec les sociétés ferroviaires américaines, ces dernières étant en mesure d'offrir de meilleurs tarifs que ceux qui sont publiés au Canada et de court-circuiter les sociétés ferroviaires canadiennes en faisant dévier le trafic vers les États-Unis.

En 1984, la Commission canadienne des transports a tenu des audiences pour déterminer si les sociétés ferroviaires canadiennes devaient être autorisées à conclure des contrats confidentiels avec les expéditeurs pour le trafic transfrontalier. Ses recommandations ont été présentées au ministre des Transports au début de 1985.

La même année, après avoir tenu d'autres audiences publiques à la demande du ministre des Transports, la Commission a conclu que la passation de contrats confidentiels devrait également être autorisée à l'égard du trafic ferroviaire au Canada (trafic intérieur).

II. TRANSPORT FERROVIAIRE

Introduction

L'un des défis que le Comité a dû relever en rédigeant le présent rapport a consisté à évaluer les efforts déployés par les auteurs du document *Aller sans entraves* pour assurer l'adoption de mesures qui, tout en favorisant la concurrence, réglementeraient le secteur de manière à y empêcher les pratiques concurrentielles non souhaitables et les abus de pouvoir. C'est toutefois l'étude de la réglementation des tarifs de fret, qui constitue l'objet de la présente partie, qui a posé le plus difficile.

Nous ne doutons pas que l'application des propositions énoncées dans le document *Aller sans entraves* modifiera l'équilibre de la concurrence et de la réglementation dans le secteur du transport ferroviaire. Plus précisément, comme nous le soulignons plus loin, nous estimons que la légalisation des contrats confidentiels de transport ferroviaire et la suppression de la tarification collective pratiquée par les sociétés ferroviaires permettront d'accroître la concurrence que se livrent les sociétés ferroviaires entre elles ou qu'elles font à d'autres moyens de transport pour obtenir la clientèle des expéditeurs.

Selon les témoins que nous avons entendus, ces deux changements seraient particulièrement profitables aux expéditeurs ayant accès à plus d'une société ferroviaire. Toutefois, de nombreux témoins ont également déclaré que les sociétés ferroviaires chercheraient à récupérer les pertes résultant au cours de la concurrence accrue livrée pour obtenir la clientèle de ces expéditeurs, en augmentant les tarifs de fret exigés des expéditeurs sur lesquels elles exerceraient un monopole. Autrement dit, certains expéditeurs jouiraient des avantages découlant de la concurrence, mais au détriment des expéditeurs «captifs».

Nous estimons que, si cela leur est possible, les sociétés ferroviaires tenteront peut-être de tirer de ces expéditeurs «captifs» les recettes qui leur manquent.

Des témoins ont également déclaré que la possibilité de conclure des contrats confidentiels et la suppression du droit des sociétés ferroviaires de pratiquer une tarification collective amèneront ces dernières — notamment le CN — à fixer des prix arbitraires, dans le but de dominer les marchés et d'acquiescer des monopoles.

La première question, et la plus importante, dont nous traitons dans la présente partie concerne l'opportunité des contrats confidentiels pour le trafic transfrontalier et le trafic intérieur. Sous les rubriques qui suivent, nous examinons l'à propos de l'ensemble de

Il s'agit du seul témoignage entendu par le Comité sur la question des contrats confidentiels dans l'industrie du transport aérien. Nous examinerons cette question beaucoup plus en détail dans les chapitres du présent rapport qui portent sur les sociétés ferroviaires. Cependant, même s'il s'agit d'un témoignage unique, le Comité ne voit aucune raison pour laquelle les transporteurs aériens ne devraient pas être autorisés à négocier des contrats confidentiels.

RECOMMANDATION

11. Le Comité recommande que les transporteurs aériens soient autorisés à négocier des contrats confidentiels pour le transport des marchandises.

Le Comité trouve du bon à l'argument concernant la réciprocité, à savoir que le Canada devrait traiter toute tentative par des intérêts étrangers de contrôler une compagnie d'aviation canadienne de la même façon que le ferait l'Etat dont ils sont ressortissants. Le Canada devrait être aussi permissif ou sévère à l'égard des intérêts étrangers que l'est leur gouvernement à notre égard. Nous croyons que cette raison justifie à elle seule un traitement spécial pour le secteur du transport aérien.

Nous nous sommes interrogés sur la forme que devrait revêtir pareil traitement spécial. Nous croyons que la meilleure solution serait d'étendre à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de transport aérien par des étrangers, peu importe la valeur de l'actif de ces sociétés, la proposition des auteurs d'*Aller sans entraves* d'investir le gouverneur en conseil du pouvoir discrétionnaire d'interdire dans l'intérêt national «les fusions et les acquisitions de contrôle nationales de grandes entreprises de transport réglementées par le gouvernement fédéral et dont l'actif brut est évalué à 20 millions de dollars et plus». Les auteurs du document ne précisent toutefois pas comment sera structurée l'examen des fusions et des acquisitions nationales d'entreprises dont l'actif brut est évalué à 20 millions de dollars ou plus ni si le nouvel organisme de réglementation y participera. Ce sont des questions qui seront sans doute tirées au clair lorsque la nouvelle Loi sera déposée.

RECOMMANDATION

10. Le Comité recommande que la proposition contenue dans le document *Aller sans entraves* (qui vise à limiter, au niveau national, les fusions et les acquisitions des sociétés évaluées à 20 millions de dollars ou plus) soit étendue à toutes les acquisitions prévues de sociétés canadiennes de transport aérien par des intérêts étrangers quelle que soit la valeur de l'actif de ces sociétés.

D. CONTRATS CONFIDENTIELS

À l'heure actuelle, tous les transporteurs aériens sont tenus par la loi de communiquer à la Commission canadienne des transports leurs tarifs de fret et de les afficher dans leurs bureaux afin que le public puisse en prendre connaissance.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* proposent que les sociétés ferroviaires soient autorisées à négocier les taux avec leurs clients aux termes de contrats confidentiels. Copie de ces contrats confidentiels continuerait à être déposée auprès du nouvel organisme de réglementation, mais ne serait pas mise à la disposition du public. Cependant, ils ne font aucune proposition analogue en ce qui concerne le secteur du transport aérien.

Les représentants d'Air Canada ont indiqué au Comité que bien que la société soit tenue par la loi de communiquer tous ses tarifs de fret, cette obligation n'est pas faite aux messageries, aux transitaires ou aux courtiers en marchandises qui ont recours aux services de transporteurs aériens. Air Canada se trouve ainsi désavantagée sur le plan de la concurrence. En outre, aucune restriction n'est imposée aux Etats-Unis à l'égard des accords commerciaux visant le transport aérien des marchandises.

La Loi sur Investissement Canada, qui traite précisément des investissements étrangers au Canada prévoit que les transactions comportant l'acquisition d'entreprises canadiennes ayant un actif de 5 millions de dollars ou plus, l'acquisition indirecte d'entreprises canadiennes ayant un actif de 50 millions de dollars ou plus de même que l'acquisition indirecte d'entreprises canadiennes dont l'actif se situe entre 5 et 50 millions de dollars et représente plus de 50 pour cent de la valeur globale de la transaction internationale, sont sujettes à examen et peuvent être rejetées si le ministre de l'Expansion industrielle régionale n'est pas convaincu que l'investissement procurera vraisemblablement des avantages nets au Canada. En outre, tous les projets d'acquisition ou de création d'entreprises dans des secteurs désignés d'activités commerciales intéressant le patrimoine culturel ou l'identité nationale du Canada peut faire l'objet d'un examen si le gouverneur en conseil juge que pareil examen est dans l'intérêt du public.

Le Comité remarque que les auteurs d'*Aller sans entraves* ne se sont pas penchés sur la question du contrôle des services aériens commerciaux si ce n'est qu'ils ont dit que «l'acquisition du contrôle par des intérêts étrangers d'entreprises de transport réglementées par le gouvernement fédéral fera l'objet d'une revue en vertu de la Loi sur Investissement Canada».

Des représentants du secteur du transport aérien ont laissé entendre au Comité que la question du contrôle étranger des sociétés aériennes canadiennes méritait d'être étudiée plus à fond. Ils ont fait observer que d'autres pays où l'aviation joue un rôle majeur comme les États-Unis et la Grande-Bretagne, imposent des limites quant au degré de contrôle étranger de leurs systèmes de transport aérien. Les États-Unis, par exemple, exigent que le capital propre d'un service aérien commercial appartienne à 75 pour cent à des citoyens américains et que le conseil d'administration en soit composé aux deux tiers de citoyens américains. À leurs avis, il s'agit d'une raison valable pour traiter le transport aérien comme un cas spécial régi par ses propres lois plutôt que d'assujettir le secteur à la Loi sur Investissement Canada qui est plus générale et permissive.

On a également attiré l'attention du Comité sur le fait que si le seuil à partir duquel un examen peut être imposé est fixé à 5 millions de dollars en vertu de la Loi sur Investissement Canada, des intérêts étrangers pourraient acheter une petite entreprise de transport aérien canadienne pour moins de 5 millions, en étendre les activités dans un contexte de déréglementation et ainsi s'emparer du contrôle d'un service intérieur majeur. Ils tournaient de la sorte les dispositions concernant les capitaux étrangers, au préjudice peut-être de l'intérêt national.

On a en outre fait remarquer au Comité que les capitaux et le contrôle étrangers sont une considération importante dans le contexte des accords bilatéraux sur le transport aérien international. Bon nombre de ces accords contiennent une clause qui permet à chaque État signataire d'imposer des conditions quant au permis accordé à la société aérienne de l'autre pays où elle est immatriculée.

Le Comité se demande s'il devrait considérer les entreprises canadiennes de transport aérien sous contrôle étranger comme un cas spécial ou, à l'instar des auteurs d'*Aller sans entraves*, leur réserver le même sort qu'à la plupart des autres entreprises du Canada et les assujettir à la Loi sur Investissement Canada.

Le Comité se rend bien compte que la privatisation n'aura d'issue heureuse que si Air Canada réussit à prouver qu'elle est une société aérienne efficace, bien gérée et rentable. Il faut donc lui permettre de chercher sérieusement à atteindre ses objectifs commerciaux. C'est d'ailleurs ce que le ministre des Transports attend d'Air Canada. Nous tenons tout simplement à ajouter que si le gouvernement voulait à un moment quelconque qu'Air Canada assure des services à des fins gouvernementales plutôt que commerciales, il faudrait alors que le coût de ces services soit clairement identifié et que la société soit indemnisée en conséquence. À cette fin, la *Loi d'Air Canada de 1977* prévoit l'identification et l'indemnisation des services publics commandés.

RECOMMANDATIONS

6. Le Comité recommande qu'Air Canada continue à exercer ses activités en respectant les règles de saine gestion commerciale et en cherchant à réaliser des profits.
7. Le Comité recommande qu'Air Canada ait toute liberté d'agir afin d'accroître son efficacité et de pouvoir répondre à la demande d'un marché plus concurrentiel.
8. Le Comité recommande que si le gouvernement obligeait Air Canada à offrir des services publics, ceux-ci soient clairement définis et que la société soit indemnisée conformément à la *Loi d'Air Canada de 1977*.
9. Le Comité recommande que le gouvernement étudie à titre prioritaire les solutions qui s'offrent à l'égard de la privatisation à tout le moins partielle d'Air Canada, et qu'il envisage plus particulièrement la possibilité d'intéresser les employés à participer au capital-actions de la société.

C. CONTRÔLE ÉTRANGER

En vertu de son Ordre de renvoi, le Comité doit étudier les propositions contenues dans *Aller sans entraves* au sujet du «contrôle étranger des entreprises canadiennes de transport» et faire rapport de ses conclusions.

Trois lois fédérales permettent au gouvernement de contrôler l'investissement de capitaux étrangers dans des sociétés aériennes canadiennes : la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur Investissement Canada*. Bien que la *Loi nationale sur les transports* et la *Loi sur l'aéronautique* ne fassent pas précisément référence aux capitaux étrangers, elles prévoient toutes les deux des dispositions applicables à une transaction mettant en cause des intérêts étrangers. L'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* dispose que la Commission canadienne des transports, peut, lorsqu'il est fait opposition après d'elle, ne pas reconnaître l'acquisition proposée de certains types d'entreprises de transport, dont des transporteurs aériens, par toute personne principalement engagée dans des opérations de transport si cette acquisition doit restreindre indûment la concurrence ou porter autrement préjudice à l'intérêt public. La Commission canadienne des transports n'a compétence pour agir que lorsqu'il est fait opposition auprès d'elle et que l'acquisition proposée doit être faite par une personne principalement engagée dans des opérations de transport. Cependant, dans le cas des transactions mettant en cause des transporteurs aériens non assujettis à l'article 27 de la *Loi*, la Commission canadienne des transports peut agir conformément aux articles 21 et 22 du *Règlement sur les transporteurs aériens* adopté en vertu de l'article 14 de la *Loi sur l'aéronautique*.

qu'il sera impossible aux transporteurs d'être tous sur un pied d'égalité dans une industrie de transports plus concurrentielle tant que les sociétés de la Couronne actives dans ce secteur n'auront pas été privatisées. Toutefois, les témoins ont été quasi unanimes à dire que lorsqu'il définira le rôle des sociétés de la Couronne s'occupant de transports, le gouvernement devra tenir compte des secteurs dans lesquels elles assurent des services dans l'intérêt public et les indemniser en conséquence.

Le Comité doit décider s'il y a lieu de conserver à Air Canada son statut de société de la Couronne.

Comme nous l'avons déjà signalé, il n'est plus nécessaire qu'Air Canada appartienne au gouvernement pour que des services aériens soient offerts sur les principaux marchés du Sud du Canada. En outre, il n'apparaît pas au Comité qu'il soit nécessaire pour le gouvernement — sauf en cas d'urgence nationale, auquel cas d'autres lois pourraient être invoquées — de conserver le pouvoir de commander des services à Air Canada, lequel lui est assuré par la *Loi sur l'administration financière*.

Le Comité reconnaît qu'Air Canada, dont la marque de commerce est la feuille d'érable et qui dessert de nombreux marchés internationaux, a un rôle à jouer en tant que représentant du Canada à l'étranger. Toutefois, le Comité croit qu'Air Canada pourrait continuer à représenter le Canada même si elle appartenait à des intérêts privés. La société CP Air le fait sur des routes internationales.

Le Comité tient à faire observer que le ministre des Transports a indiqué que les sociétés de la Couronne s'occupant de transports n'auront pas accès aux fonds publics. C'est la politique que suit le gouvernement depuis 1967, de sorte qu'Air Canada a dû compter sur ses propres revenus et sur des emprunts sur le marché libre pour répondre à ses besoins en capitaux. Il s'en est suivi une détérioration alarmante de son ratio d'endettement depuis 1977, ce qui préoccupe le Comité. Il reste à savoir si Air Canada réalisera suffisamment de gains sur un marché plus concurrentiel pour combler ses besoins en capitaux, essentiellement pour le renouvellement des appareils, sans s'endetter encore davantage.

C'est là le défi que la société aérienne aura à relever. Ce que se demande le Comité, c'est si Air Canada, même si elle réalisait davantage de profits, devrait continuer à bénéficier d'injections de capitaux propres pour combler ses besoins financiers. Elle ne peut continuer à emprunter indéfiniment et puisqu'elle est une société de la Couronne, elle ne peut apparemment compter sur le gouvernement pour ses capitaux. Sa seule autre source est le marché libre, auquel elle n'aurait accès que si elle était privatisée.

Le Comité croit qu'Air Canada doit avoir toute liberté d'agir pour être plus en mesure de relever le nouveau défi qui se présente sur le plan de la concurrence. En raison de sa prédominance sur le marché intérieur, Air Canada deviendra la principale cible de ses concurrents actuels et des nouveaux venus sur le marché. De toute évidence, il lui faudra exercer un contrôle ferme sur sa structure de coûts et améliorer la productivité, objectifs que, de l'avis du Comité, Air Canada pourrait atteindre plus facilement si elle appartenait à des intérêts privés parce qu'elle pourrait alors intéresser ses employés aux bénéfices. Il semble au Comité que la participation des employés aux affaires des sociétés aériennes a remporté beaucoup de succès aux États-Unis et permis aux transporteurs de réduire leurs coûts et accroître leur productivité.

B. LE RÔLE DES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE CHARGÉES DES TRANSPORTS — AIR CANADA

En vertu de son Ordre de renvoi, le Comité doit faire une étude et présenter un rapport sur «le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports dans un milieu libre et concurrentiel». Dans le secteur du transport aérien, la seule société fédérale chargée des transports est Air Canada.

En 1937, le gouvernement fédéral a créé la société aérienne Trans-Canada, qui est par la suite devenue Air Canada, qu'il a chargée de fournir les services aériens nationaux que le secteur privé n'était pas prêt à offrir. Ce rôle d'Air Canada en tant qu'instrument de la politique gouvernementale a perdu de son importance au fur et à mesure que l'industrie du transport aérien s'est développée. À l'heure actuelle, Air Canada, mais également un ou plusieurs de ses concurrents assurent des services aériens sur la plupart des routes desservies par le transporteur national.

La *Loi d'Air Canada de 1977* reconnaissait le rôle amoindri de la société aérienne comme instrument de la politique gouvernementale. En stipulant qu'Air Canada devrait «respecter les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit», elle confirmait la subordination de ce rôle aux objectifs commerciaux.

Il est précisé dans *Aller sans entraves* que «les sociétés de la Couronne devront être dirigées économiquement et efficacement tout en se comportant en bonnes citoyennes corporatives». En outre, le ministre des Transports a récemment confirmé à plus d'une reprise qu'il s'attendait à ce qu'Air Canada paie sa part et qu'elle ne recevrait pas d'injections de capitaux.

Aucun témoin n'a indiqué au Comité qu'Air Canada avait agi contrairement aux règles de saine gestion commerciale et n'avait pas cherché à réaliser des profits depuis 1977, comme l'exige la loi qui la régit. En outre, elle n'a reçu du gouvernement aucune aide financière depuis cette année-là et lui a versé des dividendes.

Toutefois, on s'est dit inquiet de la prédominance d'Air Canada sur le marché du transport aérien intérieur. Ajoutent à cette prédominance l'aide financière reçue du gouvernement, le contrôle du principal système national de réservations, le traitement de faveur en ce qui concerne l'accès aux aéroports et l'exploitation du Service central des voyages du gouvernement.

Le Comité a entendu les opinions les plus diverses sur le rôle d'Air Canada dans un contexte de déréglementation. D'aucuns soutiennent que les sociétés de la Couronne devraient continuer à servir d'instrument de la politique gouvernementale et à assurer les services qui ne pourraient autrement être offerts. D'autres témoins sont tout simplement d'accord avec l'énoncé contenu dans *Aller sans entraves*. D'autres encore n'étaient pas sûrs que cet énoncé permettrait d'assurer qu'à long terme, les sociétés de la Couronne respecteraient les règles de saine gestion commerciale et éviteraient de faire entrave à la concurrence. Ils ont proposé de donner force de loi à des lignes directrices précises qui régiraient les activités des sociétés de la Couronne afin que les entreprises de transport, qu'elles soient publiques ou privées, soient toutes assujetties aux mêmes règles concernant la concurrence et aient des chances égales de financement. Enfin, certains témoins ont affirmé

Nous souscrivons à cette proposition. Il s'agit d'une garantie nécessaire, particulièrement dans le cas des marchés à faible densité. À notre avis, cette proposition, combinée aux garanties déjà mentionnées, devrait servir de «filet de sécurité» adéquat pour les voyageurs qui vivent dans les régions périphériques et les petites collectivités de notre pays si vaste que des services aériens efficaces et sûrs sont davantage une nécessité qu'un privilège.

Enfin, plusieurs témoins de toutes les régions du pays ont exprimé leur inquiétude au Comité au sujet de l'abolition récente du plafond de 30 \$ à l'égard de la taxe sur le transport aérien. Depuis le 1^{er} septembre 1985, cette taxe pénalise les voyageurs des régions éloignées, ce qui est manifestement inéquitable dans un pays aussi vaste que le Canada où les déplacements par avion sont essentiels.

Cet argument a frappé le Comité, qui croit que quelque chose doit être fait pour enrayer pareille discrimination. Nous croyons donc qu'il serait plus juste de plafonner la taxe, ou peut-être même de prévoir un barème en vertu duquel celle-ci diminuerait proportionnellement à la distance parcourue.

RECOMMANDATIONS

1. Le Comité recommande que les services aériens dans le Nord continuent à être réglementés de la façon prévue dans l'énoncé de principe de 1984 jusqu'à ce que le Comité ait eu l'occasion de se rendre dans le Nord pour y étudier les services aériens offerts et d'en faire rapport au Parlement.

2. Le Comité recommande l'inclusion d'une clause des «droits acquis» dans la nouvelle Loi afin que la sortie d'un transporteur, de tout marché à faible densité du Sud qu'il serait le seul à desservir au moment où la déréglementation prendra effet, ou de tout autre transporteur d'un marché sur lequel il avait choisi d'entrer après la proclamation de la nouvelle Loi, soit assujettie à un contrôle réglementaire.

3. Le Comité recommande que le nouvel organisme de réglementation soit habilité à surveiller dès le départ l'incidence de la déréglementation sur les marchés du transport aérien, notamment ceux du Nord et des régions éloignées, et que les transporteurs aériens soient tenus de fournir à l'organisme les renseignements dont il aura besoin pour s'acquitter de cette tâche.

4. Le Comité recommande que la loi en vertu de laquelle le secteur du transport aérien sera déréglementé prévoit la création d'un PROGRAMME DE SUBVENTIONS à l'égard des services aériens ESSENTIELS et en définisse les critères d'admissibilité de façon détaillée.

5. Le Comité recommande que soit à nouveau plafonnée la taxe sur le transport aérien ou que soit adopté un barème en vertu duquel la taxe serait inversement proportionnelle à la distance parcourue.

En outre, s'il s'y rendait, le Comité aurait à nouveau la possibilité d'étudier les recommandations formulées dans le rapport du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports sur les services aériens dans le Nord. Nous croyons que bon nombre de ces recommandations sont intéressantes et méritent d'être étudiées sérieusement.

Entre-temps, nous pensons que le statu quo préconisé dans l'énoncé de principe de 1984 est la meilleure approche en ce qui concerne les services aériens dans le Nord du Canada.

Le Comité partage également les inquiétudes exprimées au sujet des répercussions négatives possibles de la déréglementation du transport aérien sur les marchés à faible densité du Sud du Canada. Nous croyons que des garanties doivent être offertes afin d'apaiser les craintes des résidents des petits centres et des régions périphériques du Sud.

Il est proposé dans *Aller sans entraves* «qu'un avis minimal soit exigé pour sortir d'un marché — probablement 60 jours au maximum sur les routes desservies par un seul transporteur et 30 jours sur les autres routes». Nous ne sommes pas convaincus que cet avis soit adéquat, notamment en ce qui concerne les routes desservies par un seul transporteur. Toutefois, nous aimerions aller plus loin et proposer que les transporteurs aériens qui seront les seuls à desservir une route au moment de la proclamation de la nouvelle *Loi nationale sur les transports* soient tenus de présenter une demande au nouvel organisme de réglementation s'ils souhaitent abandonner la route en question. Autrement dit, nous aimerions qu'une clause de «droits acquis» soit incorporée dans la nouvelle *Loi* afin qu'un certain contrôle réglementaire puisse être exercé à l'égard de la cessation des services sur les routes peu utilisées et dans les régions éloignées desservies par un seul transporteur. Nous voudrions également que tout transporteur qui choisirait d'entrer sur le marché après que la *Loi* aura pris effet soit également assujéti à la clause des «droits acquis».

En outre, nous pensons que le nouvel organisme de réglementation devrait avoir pour mandat d'observer, dès le départ, les répercussions que la nouvelle politique aura sur le transport aérien, et notamment sur les services assurés dans les régions éloignées et les petites collectivités. À cette fin, les transporteurs aériens devraient être tenus de continuer à lui fournir les données et les renseignements pertinents.

Nous croyons de plus que pour bien s'acquitter de ses fonctions de surveillance, le nouvel organisme de réglementation devrait également avoir pour mandat d'administrer un programme de subventions à l'intention des transporteurs aériens qui assurent des services essentiels. Ce programme devrait être clairement défini, et plus particulièrement les critères qui serviront à déterminer si un service marginal ou peu rentable est requis dans l'intérêt public. Le programme devrait être introduit au moment où le projet de loi sera déposé et y être prévu. Il faudrait songer sérieusement à la forme que pourraient revêtir les subventions. Les auteurs du document *Aller sans entraves* suggèrent un processus de soumissions ou d'appel d'offres plutôt qu'un régime de subventions fondées sur les prix coûtants majorés. Nous approuvons cette approche.

Nous notons que les auteurs du document précité proposent le maintien de la réglementation à l'égard des augmentations excessives de prix. Le nouvel organisme de réglementation sera investi du pouvoir d'examiner «les majorations de prix, en particulier pour les routes où un transporteur a le monopole».

Commission canadienne des transports a publié son rapport final intitulé : *Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?* La principale recommandation était que les services aériens dans le Nord et dans les régions éloignées continuent à être réglementés, sous réserve d'une concurrence accrue en matière de prix et de services. Il n'y était pas question d'établir un programme de subventions gouvernementales directes à l'égard des services aériens dans ces régions.

Le 13 juin 1985, la Chambre des communes a chargé le Comité d'étudier la question des services de transport offerts dans le Nord et les régions éloignées. Le Comité est aujourd'hui encore saisi de cet Ordre de renvoi.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* préconisent que les services aériens offerts dans le Nord soient déréglés de la même façon qu'ils l'ont été dans le Sud, sans distinction aucune. Cependant, ils reconnaissent qu'il serait peut-être nécessaire, dans une industrie déréglée, d'octroyer des subventions directes de façon à assurer des services adéquats et essentiels sur les routes que les transporteurs aériens ne considèrent pas comme rentables.

La plupart des témoins entendus par le Comité au sujet des services aériens dans le Nord ont dit favoriser le maintien de la réglementation économique en raison de l'éparpillement de la population qui contribue à la faible utilisation des routes; de l'absence de l'assurance des services de transport aérien adéquats à longue portée, partant, d'aménager des installations dans le Nord; des frais d'exploitation qui sont plus élevés dans le Nord que dans le Sud à cause des conditions propres à la région; des conditions d'exploitation difficiles (mauvais temps et qualité des installations aéroportuaires); de la dépendance totale à l'égard de la diversité du trafic (passagers, marchandises, courrier); et de la nécessité de desservir plusieurs collectivités à la fois de façon à obtenir un rendement global adéquat. À leurs avis, le système actuel de transport aérien dans le Nord ne peut, parce qu'il est trop fragile et insuffisamment développé, s'accommoder de la libre concurrence. S'il y avait déréglage, les transporteurs qui opèrent à partir du Sud «écrèmeraient» le trafic estival, source d'un rendement élevé, au détriment des transporteurs qui desservent le Nord à longue portée, et compromettraient ainsi la viabilité de tout le système de transport aérien du Nord.

Cependant, il est ressorti des exposés présentés, notamment par certains témoins de la région de l'Atlantique, qu'il existe dans le Sud de nombreux marchés périphériques et marginaux qui présentent une partie ou la totalité des caractéristiques des marchés du Nord. On a dit craindre que la déréglementation n'entraîne des tarifs excessifs, une détérioration de la qualité des services et peut-être même la perte de services de transport aérien pour les consommateurs vivant dans de petites localités ou des régions éloignées. On nous a dit que la nouvelle politique nationale du transport aérien ne devrait pas être appliquée uniformément à moins que des modifications n'y soient apportées pour refléter les conditions locales et les différences régionales. Il faudrait donc veiller à protéger les consommateurs vivant dans de petites collectivités et des régions périphériques et sur qui le changement pourrait avoir une incidence défavorable.

Le Comité regrette de ne pas avoir pu se rendre dans le Nord pour s'y acquitter de son mandat. Nous croyons qu'il est absolument essentiel de le faire avant de nous prononcer définitivement sur l'opportunité d'y déréglément les services aériens de la façon proposée pour le Sud.

Au printemps de 1985, après de nombreuses audiences sur la question des services aériens dans le Nord et dans les régions éloignées, le Comité des transports aériens de la

L'annonce de principes de 1984 qui a entraîné une libéralisation de la réglementation du secteur du transport aérien établissait une différence entre les marchés du Sud du Canada où la déréglementation aurait lieu et ceux du Nord, où la réglementation serait essentiellement maintenue. Il prévoyait une ligne de démarcation au nord de laquelle la réglementation continuerait à s'appliquer non seulement aux routes du Nord, mais également à celles reliant le Nord et le Sud.

A. SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN DANS LE NORD ET SUR LES MARCHÉS À FAIBLE DENSITÉ

Nous convenons avec les auteurs d'*Aller sans entraves* que la déréglementation du secteur du transport aérien devrait se poursuivre et voyons d'un bon oeil l'accueil positif que la plupart des transporteurs ont réservé aux propositions. Cependant, certaines réserves ont été faites et certaines craintes exprimées au sujet de l'incidence de la déréglementation sur le secteur du transport aérien et sur les services offerts. En nous servant de notre Ordre de renvoi comme point de repère, nous aimerions aborder ici trois de ces points : services de transport aérien dans le Nord et sur les marchés à faible densité, rôle d'Air Canada dans un contexte de déréglementation et contrôle étranger du secteur de transport aérien.

Le Comité n'a donc pas été surpris de voir que la plupart des représentants des sociétés aériennes qui ont comparu devant lui étaient en faveur des propositions avancées dans *Aller sans entraves*, lesquelles favoriseraient la liberté d'entrée sur le marché en remplaçant le test «de la commodité et de la nécessité publiques» par la preuve que la compagnie «est prête, apte et disposée» [à offrir le service] et autoriserait la sortie du marché (avec préavis) et la déréglementation des tarifs sur les marchés du Sud du Canada. Nous avons l'impression que la plupart de nos grosses et petites sociétés aériennes sont prêtes, aptes et disposées à offrir des services dans un contexte d'entière déréglementation.

Il apparaît au Comité que ces changements, qui sont tous survenus à l'intérieur du cadre législatif existant, la *Loi d'Air Canada de 1977* exceptée, ont contribué à une déréglementation «de fait». Les auteurs du document *Aller sans entraves* ne font que proposer les modifications nécessaires pour que la législation reflète ce qui se passe dans les faits. Leurs propositions vont dans le sens de la déréglementation économique de l'industrie du transport aérien intérieur.

En 1984, le gouvernement fédéral a publié un énoncé de principes qui libéralisait, dans le cadre réglementaire existant, la politique du transport aérien. Il autorise ainsi les transporteurs aériens, limités jusqu'à dans leurs opérations par la politique visant les transporteurs régionaux, à offrir des services n'importe où au Canada. Les restrictions quant aux permis ont été éliminées, le processus d'établissement des prix a été assoupli et les modalités administratives de la Commission canadienne des transports ont été simplifiées.

En 1982, le Comité permanent des transports a publié un rapport intitulé *Politique de transport aérien intérieur*, dans lequel il recommandait le maintien de la réglementation économique du secteur du transport aérien, tout en y permettant une intensification de la concurrence.

Introduction

Le Parlement a délégué au ministre des Transports, à la Commission canadienne des transports (CCT) et au gouverneur en conseil de vastes pouvoirs de réglementation du secteur du transport aérien. Ces pouvoirs englobent le droit de contrôler l'entrée des entreprises sur le marché ou leur sortie du marché, les services offerts, les prix fixés et les modalités d'exploitation.

La Commission canadienne des transports, par l'entremise de son Comité des transports aériens, veille à l'application de la réglementation économique, contenue dans la partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, qui régit les transporteurs aériens et sur laquelle porte le présent rapport.

Au cours des dix dernières années, la réglementation économique du transport aérien a été progressivement assouplie au profit de la concurrence.

La *Loi d'Air Canada de 1977* avait pour objet de supprimer les avantages spéciaux dont le transporteur national avait joui jusque-là, de même que le fardeau qui pesait sur lui, en tant qu'instrument de la politique du gouvernement fédéral. La société Air Canada devait désormais exercer ses attributions en respectant, selon les termes de la *Loi*, «les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit» et être réglementée par la Commission canadienne des transports au même titre que les autres transporteurs alors qu'auparavant, elle avait exercé ses activités aux termes d'accords spéciaux avec le gouvernement.

L'adoption de la *Loi d'Air Canada de 1977* a été suivie de la suppression de diverses restrictions à l'égard des services fournis par l'autre grand transporteur, CP Air, sur la ligne transcontinentale. Les deux plus gros transporteurs du Canada offrant des services réguliers pouvaient désormais se livrer une concurrence égale sur les marchés intérieurs les plus importants. Par ailleurs, l'introduction de tarifs réduits et de tarifs noliprix a favorisé encore davantage la concurrence.

En 1978, les États-Unis ont adopté une loi qui déréglamentait le secteur du transport aérien et dont les effets allaient se faire sentir de façon de plus en plus marquée au Canada au cours des années suivantes.

Pour clore cette introduction, nous tenons à mentionner que nous avons jugé utile, et même à peu près inévitable, d'organiser nos réflexions en fonction des divers moyens de transport. C'est la méthode adoptée non seulement par les auteurs du document *Aller sans entraves*, mais également par les rédacteurs de la *Loi nationale sur les transports* qui l'a précédée. Les différents moyens de transport posent des problèmes différents, bien que parfois connexes. Nous avons donc choisi cette structure pour l'étude des sujets qui nous ont été soumis dans notre Ordre de renvoi.

Enfin, il existe des cas où la non-intervention du gouvernement serait peut-être compatible avec nos objectifs d'efficacité économique, mais non avec nos valeurs politiques ou sociales.

Prenons par exemple la question de la sécurité. Bien que l'assouplissement des normes de sécurité soit susceptible d'améliorer l'efficacité économique, cette solution ne serait acceptable pour personne. À ce sujet, le document *Aller sans entraves* souligne très clairement que la réforme de la réglementation économique qu'il préconise ne doit pas se faire au détriment de la sécurité. C'est là une position que le Comité appuie sans réserve. Si nous ne discutons pas très longuement de la sécurité dans le présent rapport, ce n'est pas parce que nous jugeons cette question négligeable; au contraire, c'est parce que nous pensons qu'elle n'est pas négociable.

L'expansion régionale représente un autre cas où la non-intervention du gouvernement pourrait servir l'efficacité économique, mais supposerait l'abandon de valeurs fondamentales. Nous estimons en effet qu'il faut parfois faire des efforts pour le bien de la Confédération. Ainsi, les vols réguliers vers les collectivités éloignées ne sont peut-être pas efficaces ou rentables du point de vue économique, dans un marché fonctionnant parfaitement, mais ils sont politiquement souhaitables. Cependant, les décisions de ce genre devraient être prises ouvertement, puisqu'il s'agit de décisions politiques; toute subvention devrait être publique et les dépenses réelles, ne devraient pas entraver les services de transport.

Bien que nous n'utilisions pas tout au long du texte la terminologie employée dans la présente introduction, nous avons tenté, en rédigeant le rapport, de garder à l'esprit les notions de base que nous avons déjà mentionnées, et en particulier la nécessité d'établir un équilibre entre l'efficacité économique et les valeurs politiques et sociales.

En dernière analyse, c'est à nous, législateurs, qu'il incombe d'établir cet équilibre. C'est ce que nous avons tenté de faire dans le présent rapport, lorsque cela nous semblait approprié, sans oublier pour autant qu'il ne sera pas possible d'établir un système de transport efficace, sur lequel reposent le maintien et l'augmentation de nos emplois et de notre richesse commune, si l'on doit accorder à tous ceux qui le demandent un traitement de faveur, ce qu'ont fait — et ce n'est pas étonnant — beaucoup de témoins au cours de nos audiences: tant les représentants des divers moyens de transport que les porte-parole des régions, des consommateurs, des syndicats et d'autres groupes d'intérêt, comme les handicapés. Les milieux syndicaux nous ont semblé particulièrement inquiets à la perspective d'un secteur des transports déréglementé. Nous recommandons au gouvernement de suivre de près les effets de la déréglementation sur ce groupe et sur d'autres groupes, car certains rajustements sont inévitables.

Il convient de mentionner cependant les préoccupations de quelques-uns de ces groupes. Certains ont affirmé que notre étude était trop courte et trop expéditive, alors que d'autres estimaient qu'une nouvelle législation en matière de transports s'impose de toute urgence et que nous devons poursuivre nos travaux en ce sens. Nous voulons simplement dire à tous nos témoins, et aux nombreuses autres personnes qui nous ont aidés dans notre travail, que le présent rapport constitue le début, et non la fin, du processus parlementaire entourant le document *Aller sans entraves*.

partie de leur trafic transfrontalier, ces derniers ont donc demandé des lois du même genre afin de pouvoir faire concurrence aux Américains. Dans le secteur du transport aérien, les consommateurs canadiens ont constaté une baisse de tarifs aux États-Unis, après la déréglementation, et ont demandé l'adoption de lois devant leur procurer des avantages analogues.

Heureusement, selon nous, ces pressions pour une concurrence accrue et une libéralisation de la déréglementation sont faites au bon moment. Comme l'indiquent les auteurs du document *Aller sans entraves*, notre réseau de transport a atteint ses limites dans la plupart des secteurs. Les monopoles dans les transports aériens et de surface ont été supprimés ou réduit dans bien des cas, de sorte que la réglementation gouvernementale, fondée sur l'existence de ces monopoles, est de moins en moins nécessaire. Et dans d'autres cas, c'est la concurrence et non le gouvernement qui réglera effectivement le fonctionnement du marché.

La vaste majorité des témoins qui ont comparu devant nous étaient d'accord sur ce point. En fait, la plupart disaient approuver en principe les conclusions du document *Aller sans entraves*, sans toutefois être toujours prêts à les voir appliquer. Par conséquent, nous avons souvent reçu des opinions nuancées au sujet du document *Aller sans entraves*.

Le problème consistait pour nous à établir une distinction entre les cas où la libéralisation de la réglementation accroîtra la concurrence et l'efficacité, et ceux où la réglementation continuera à être nécessaire (ou même où elle devra être augmentée) afin de prévenir les effets abusifs des forces du marché ou d'empêcher une concurrence nuisible de se faire jour.

Nous sommes bien conscients que la concurrence, sur laquelle comptent les auteurs du document *Aller sans entraves* pour améliorer l'efficacité des transports, n'entraîne pas nécessairement une meilleure efficacité économique ou des conséquences sociales souhaitables. Tout comme le feu, la concurrence doit être un serviteur, et non un maître.

Lorsqu'il subsiste jusqu'à un certain point un monopole ou un cartel, l'assouplissement de la réglementation économique pourrait en fait permettre aux entreprises qui se trouvent dans cette position avantageuse de hausser leurs prix et de diminuer leur production afin d'augmenter leurs recettes, au détriment de l'ensemble de la société. Dans ces cas, la réglementation garde sa raison d'être. Les auteurs du document *Aller sans entraves* le reconnaissent. Ainsi, pour limiter les pouvoirs des monopoles, ils proposent de modifier le fond en comble l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, afin de permettre le dépôt de plaintes en cas d'augmentation excessive des tarifs.

Nous reconnaissons également que, dans certains cas, il faudra maintenir la réglementation afin d'empêcher des entreprises concurrentes d'acquiescer ou de conserver un monopole en établissant des prix déloyaux, c'est-à-dire des prix artificiellement bas destinés à chasser les concurrents du marché ou à les empêcher d'y entrer. Il faut donc conserver la réglementation en vigueur (ou en adopter une nouvelle) non seulement pour limiter les prix demandés par les entreprises monopolistiques, mais également pour restreindre les pratiques destinées à supprimer la concurrence. C'est pourquoi nous recommandons dans le présent rapport le maintien, sous forme modifiée, de la disposition de la *Loi sur les chemins de fer* visant à interdire l'établissement de prix abusifs.

fer) et le taux maximal (établi en vertu de l'article 278 de la même Loi), la Loi permettait aux transporteurs ferroviaires de fixer leurs tarifs de fret comme ils l'entendaient. En même temps, elle établissait une procédure pour l'abandon des services d'intérêt local et prévoyait des mécanismes d'indemnisation des sociétés ferroviaires auxquelles on refusait le droit d'abandonner certains de ces services. (Tous ces changements ont été apportés par voie de modifications à la *Loi sur les chemins de fer*). Cette révision législative a eu des résultats impressionnants : de nouveaux services de fret spécialisés ont été offerts. Au moment même où les sociétés ferroviaires des États-Unis, encore régies par une stricte réglementation gouvernementale, connaissaient une série de faillites, les sociétés ferroviaires canadiennes se firent de plus en plus concurrentielles.

Cette nouvelle concurrence, favorisée par la Loi, grâce à la libéralisation des mécanismes d'établissement des prix, était surtout intermodale, c'est-à-dire qu'elle s'exerçait d'abord entre les sociétés ferroviaires, d'une part, et leurs concurrents, surtout les transporteurs maritimes et routiers, d'autre part. L'augmentation de la concurrence intramodale, c'est-à-dire entre les sociétés ferroviaires elle-mêmes, n'était pas un des objectifs de cette Loi. En fait, la Loi permettait aux transporteurs ferroviaires (par le biais de l'article 279 de la *Loi sur les chemins de fer*) de fixer des tarifs communs. Cette autorisation d'établir une tarification collective les mettait à l'abri des dispositions de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions* et, couplée à l'exigence de publication des tarifs de fret effectifs, a probablement nui à la concurrence dans le secteur ferroviaire.

Ainsi, la *Loi nationale sur les transports* n'a pas tout à fait atteint son objectif, la suppression de la réglementation pour faire place à la concurrence. Elle a favorisé la concurrence intermodale, remettant à plus tard la stimulation de la concurrence intramodale.

Les recommandations contenues dans le document *Aller sans entraves* visent à changer cet état de choses. Afin d'augmenter l'efficacité du réseau de transport, les auteurs du document proposent une nouvelle *Loi nationale sur les transports* qui encouragerait la concurrence intramodale et accroîtrait la concurrence intermodale. En ce qui concerne les transporteurs ferroviaires, le document contient diverses propositions à cette fin : légaliser les contrats confidentiels pour le transport des marchandises (y compris les contrats accordant des rabais secrets sur les tarifs publiés), interdire la tarification collective par les sociétés ferroviaires, fixer des tarifs pour l'usage commun des voies, et supprimer, dans cinq ans, l'exigence relative aux tarifs compensatoires pour transport des marchandises. Dans les domaines du transport aérien et du camionnage, on favoriserait la concurrence entre transporteurs en assouplissant les restrictions relatives à l'entrée sur le marché et en supprimant la réglementation de la tarification.

Ces changements découlent en partie des pressions exercées à la suite de la déréglementation des transports aux États-Unis. Depuis le milieu des années 70, le Congrès américain a adopté des mesures législatives en ce sens, notamment la *Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act* (1976), la *Airline Deregulation Act* (1978), la *Staggers Rail Act* (1980), et la *Motor Carrier Act* (1980), dont les effets se sont fait sentir jusqu'au Canada. Par exemple, les camionneurs canadiens purent du jour au lendemain obtenir un permis d'exploitation dans quarante-huit États; les transporteurs routiers américains demandèrent donc en échange un meilleur accès à nos marchés. Par ailleurs, stimulés par la *Staggers Rail Act*, qui déréglait leurs coûts et leurs pratiques de tarification, les sociétés ferroviaires américaines ont enlevé aux transporteurs ferroviaires canadiens une

marchandises et des personnes, sauf peut-être sur de très courtes distances. Il en est résulté deux conséquences importantes : premièrement, les sociétés ferroviaires ont développé d'importants réseaux, et deuxièmement, le gouvernement s'est engagé dans la réglementation de leur activité, dans l'intérêt public, parce que c'étaient ces compagnies qui tenaient les rênes de la vie économique de l'industrie et des régions qui en dépendaient.

Vers le milieu du siècle, le monopole des sociétés ferroviaires a commencé à s'effriter, en raison des progrès accomplis dans le domaine du camionnage (notamment l'arrivée de moteurs diesel puissants), de la construction de routes, de la concurrence des navires sillonnant la récente voie maritime reliant les Grands lacs au fleuve Saint-Laurent, de la construction d'oléoducs acheminant le pétrole vers des régions où les sociétés ferroviaires apportaient jadis du charbon, et de l'avènement de l'avion et de l'autocar transportant des passagers qui voyageaient auparavant par chemin de fer. Les expéditeurs et les voyageurs disposaient désormais de plusieurs possibilités et, délaissant le train, se tournèrent de plus en plus vers le transport par camion, par autocar ou par avion lorsque la rapidité était importante, que le coût ne l'était pas tellement et, dans le cas des marchandises, que le poids n'en était pas trop élevé. La suite était prévisible : le réseau ferroviaire se concentra sur les secteurs les plus rentables en raison de sa nature même, particulièrement le transport de marchandises lourdes sur de longues distances, alors que ses services d'intérêt local et ses services voyageurs périllicitaient devant le progrès des autres moyens de transport.

Cependant, la réglementation, qui avait été nécessaire pour freiner l'expansion monopolisante des sociétés ferroviaires lorsqu'elles étaient à leur apogée, ne fut pas assouplie assez vite pour tenir compte de l'évolution des transports. Le gouvernement continua à tarifier le transport ferroviaire des marchandises. Les sociétés ferroviaires devaient continuer d'assumer, par l'interfinancement de leurs divers services, des obligations qui leur avaient été imposées dans l'intérêt national bien des années auparavant, en particulier le transport à des tarifs réglementés, du grain et des produits céréaliers destinés à l'exportation, le maintien de services aux voyageurs peu rentables et l'exploitation de services locaux qu'elles ne pouvaient abandonner qu'à certaines conditions.

Avec l'effritement de leur monopole, sans que le coût des obligations que leur imposait la politique gouvernementale en soit réduit pour autant, les sociétés ferroviaires durent, pour assurer l'interfinancement de leurs services, faire appel à des clients moins nombreux mais dont la plupart ne pouvaient pas avoir recours aux autres moyens de transport, cela en raison de la nature des marchandises qu'ils expédiaient. Ainsi ils ne pouvaient pas s'opposer aux augmentations de prix en menaçant de se tourner vers la concurrence.

Ces circonstances ont mené à la création de la Commission royale d'enquête sur les transports (la «Commission MacPherson»), qui a étudié la question de 1959 à 1962 et dont les travaux ont été des plus fructueux. Ses recommandations ont donné lieu notamment à l'adoption de la *Loi nationale sur les transports*, en 1967, à la décision du gouvernement de subventionner directement les sociétés ferroviaires pour compenser certaines des obligations qui leur étaient imposées dans l'intérêt national (par exemple, les services voyageurs) et même, jusqu'à un certain point, à l'adoption de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, en 1983, qui établissait de nouveaux tarifs pour le transport du grain.

Avec l'adoption de la *Loi nationale sur les transports*, le gouvernement cessait de participer activement à l'établissement des tarifs. À l'intérieur d'une marge de manœuvre assez large entre le taux minimal (établi en vertu de l'article 276 de la *Loi sur les chemins de*

INTRODUCTION

Dans son document de travail intitulé *Aller sans entraves* — *Un guide pour la réforme des transports**, le gouvernement établit les grandes lignes des modifications qu'il compte apporter au cadre de réglementation économique régissant les transports au Canada.

Le Comité est d'accord avec l'objectif général exprimé dans ce document : la réduction de la réglementation gouvernementale dans le secteur des transports afin de promouvoir la concurrence, ce qui permettrait d'offrir aux Canadiens davantage de services de transport, à un coût moindre, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Nous vivons dans un pays très vaste et peu peuplé, éloigné de la plupart des marchés mondiaux; notre prospérité commerciale est donc largement tributaire de la qualité de nos services de transport. Comme l'indiquent les auteurs du document *Aller sans entraves*, nous évoluons aujourd'hui dans un monde concurrentiel, où notre succès dépend dans une large mesure de l'efficacité de ces services, non seulement à l'échelle internationale, mais aussi à l'intérieur du pays, pour nos voyageurs et nos marchandises.

Les auteurs du document *Aller sans entraves* ont choisi la concurrence comme moyen d'améliorer l'efficacité des transports, en tentant d'établir un équilibre entre les avantages d'une saine concurrence et les inconvénients d'une autre effrénée. Ce tiraillement entre les bons et les mauvais côtés de la concurrence sous-tendait tous les témoignages que nous avons entendus. Tout au long de nos audiences, on a évoqué devant nous les problèmes suivants : quels sont les cas où il faut réglementer la concurrence, ceux où il est préférable de s'en abstenir, et même, ceux où il serait bon d'adopter des règlements afin de la susciter?

Afin de bien saisir les questions soulevées dans le document *Aller sans entraves*, nous avons jugé utile de rappeler comment ont joué la réglementation gouvernementale et la concurrence des forces du marché dans l'histoire des transports au Canada.

Comme nous le ferons remarquer de nouveau plus loin, les transports, et leur réglementation servent à promouvoir l'unité nationale depuis la Confédération. Si l'on fait exception des régions côtières et du centre du pays, où le transport maritime était possible, les sociétés ferroviaires avaient à l'époque un monopole à peu près total sur le transport des

* *Aller sans entraves* — *Un guide pour la réforme des transports*. Ottawa : Transports Canada, juillet, 1985. Disponible gratuitement aux bureaux des Affaires publiques de Transports Canada, Immeuble Transports Canada, Place de Ville, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5. N° de catalogue : T 22-69/1985 F.

V. AUTRES QUESTIONS..... 41

A.	Rôle des transports dans le développement régional	41
	Recommandation	42

B.	Invalides et handicapés	42
	Recommandations	43

C.	Directives du ministre	43
	Recommandations	45

D.	Sécurité	45
	Recommandations	46

E.	Processus de révision	46
	Recommandations	47

F.	Processus législatif	47
	Recommandation	48

VI. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS..... 49

	Transport aérien	49
--	------------------	----

	Transport ferroviaire	50
--	-----------------------	----

	Camionnage extra-provincial	52
--	-----------------------------	----

	Autres questions	53
--	------------------	----

ANNEXE A — Liste des témoins..... 55

ANNEXE B — Liste des mémoires..... 65

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
I. TRANSPORT AÉRIEN.....	7
Introduction.....	7
A. Services de transport aérien dans le nord et sur les marchés à faible densité ..	8
Recommandations.....	11
B. Le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports —	12
Air Canada.....	14
Recommandations.....	14
C. Contrôle étranger.....	14
Recommandation.....	16
D. Contrats confidentiels.....	16
Recommandation.....	17
II. TRANSPORT FERROVIAIRE.....	19
Introduction.....	19
A. Contrats confidentiels.....	20
Recommandations.....	25
B. Expéditeurs capitaux.....	26
Recommandations.....	28
C. Mécanismes de règlements des différends.....	28
i) Médiation.....	28
Recommandation.....	29
ii) Arbitrage des propositions finales.....	29
Recommandations.....	30
iii) Section 23.....	30
Recommandation.....	31
D. Le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports —	31
Canadien National.....	31
Recommandations.....	32
III. CAMIONNAGE EXTRA-PROVINCIAL.....	35
Recommandations.....	38
IV. TRANSPORT MARITIME.....	39

REMERCIEMENTS

Au cours des mois d'octobre et de novembre 1985, le Comité permanent des transports a tenu des audiences publiques à Ottawa, à Vancouver, à Winnipeg et à Halifax, conformément à l'Ordre de renvoi le chargeant d'étudier le document du gouvernement intitulé *Aller sans entraves*. Le Comité a entendu 95 organisations représentées par 177 témoins, et il a reçu 151 mémoires. La liste des personnes et des organismes qui ont comparu devant le Comité ou qui lui ont soumis des mémoires figure en annexe. L'apport de tous ceux qui ont participé à nos travaux a été d'une valeur inestimable.

Le Comité a pu compter sur la collaboration du ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, et du personnel de son cabinet; de M. Keith Thompson, c.r., coordonnateur du Bureau de la réforme des règlements économiques et des membres de son équipe; des fonctionnaires du ministère des Transports et de la Commission canadienne des transports ainsi que de nombreux autres spécialistes dont les compétences lui ont été d'un précieux secours.

Le Comité tient à exprimer sa gratitude à M. Nino Travella, greffier du Comité, qui nous a grandement aidés sur le plan administratif, notamment pour l'organisation de nos déplacements et de nos audiences, ainsi qu'à Mmes Marie-Josée Brière, Cécile Fortier-Génier, Huguette Jean et Francine Nantel, et à M. Claude Leahy, du Bureau des traductions. Nous devons également notre reconnaissance aux membres de l'équipe qui nous a conseillés dans nos travaux : M. John Christopher, coordonnateur du Service de recherches de la Bibliothèque du Parlement. MM. Tom Maville, John Gibberd et Paul Juneau, de la Commission canadienne des transports et M. David Cuthbertson qui nous a servi d'expert-conseil.

Le mercredi 18 décembre 1985

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Le lundi 7 octobre 1985, votre comité a été saisi de l'ordre de renvoi suivant:

Que le document intitulé «Aller sans entraves» (document parlementaire n° 331-7/29), soit renvoyé au Comité des transports;

Que le Comité fasse une étude et présente un rapport sur les propositions formulées dans le document, en particulier;

1. le rôle des transports dans

—l'amélioration de la situation commerciale du Canada;

—la création de possibilités d'emploi; et

—le renforcement de l'expansion économique régionale au Canada;

2. le rôle des sociétés de la Couronne chargées des transports dans un milieu libre et concurrentiel;

3. le contrôle étranger des entreprises canadiennes de transports;

4. les moyens d'améliorer les services dans le Nord et dans les régions isolées, dans le cadre d'une nouvelle réglementation;

5. la question des taux compensatoires de transport ferroviaire et les mesures proposées pour décourager les prix abusifs dans le cadre d'une nouvelle réglementation; et

6. les mesures susceptibles de protéger ou d'améliorer les services offerts aux expéditeurs captifs;

Que le Comité soit autorisé à voyager au Canada; et

Que le Comité fasse rapport de ses conclusions au plus tard le 13 décembre 1985.

Le vendredi 6 octobre 1985, cette date a été reportée au 19 décembre 1985.

Le rapport du Comité est comme suit:

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan
Vice-président: Darryl Gray

MEMBRES/MEMBERS

Iain Angus
 Les Benjamin
 Terry Clifford
 Dennis H. Cochran
 Vincent Dantzer
 Mike Forrestall
 Elliott Hardey
 Fernand Jourdenais
 André Queller
 André Plourde
 Joe Reid
 Gordon Taylor
 Brian Tobin

George Baker
 Ross Belsher
 Bill Blaikie
 Lise Bourgault
 Gabriel Desjardins
 Jack Ellis
 Bill Gottselig
 Robert Horner
 Stan Howdebo
 Arnold Malone
 Moe Mantha
 Louis Plamondon
 Joe Price
 Bill Rompkey
 Thomas Suluk

(Quorum 8)
Le greffier du Comité
 Nino A. Travella
Clerk of the Committee

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan
Vice-Chairman: Darryl Gray

SUBSTITUTES/ALTERNATES

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes
 par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada
 En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnement et
 Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the
 Queen's Printer for Canada
 Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and
 Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Le mardi 3 décembre 1985
Le jeudi 5 décembre 1985
Le lundi 9 décembre 1985

Président: J. Patrick Nowlan

Tuesday, December 3, 1985
Thursday, December 5, 1985
Monday, December 9, 1985

Chairman: J. Patrick Nowlan

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Transport

Transports

CONCERNANT:

Document intitulé «Aller sans entraves»

RESPECTING:

Document entitled "Freedom to Move"

COMPRIS:

Le sixième rapport à la Chambre

INCLUDING:

The Sixth Report to the House

Première session de la

rente-troisième législature, 1984-1985

First Session of the

Thirty-third Parliament, 1984-85

SIXIÈME RAPPORT
COMITÉ PERMANENT
DES TRANSPORTS
PAT NOWLAN, DÉPUTÉ
PRÉSIDENT
DARRYL GRAY, DÉPUTÉ
VICE-PRÉSIDENT

ALLER SANS ENTRAVES QUELLE VOIE PRENDRE

Document de la

CHAMBRE DES COMMUNES



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 48

Thursday, January 30, 1986
Tuesday, February 11, 1986

Chairman: J. Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 48

Le jeudi 30 janvier 1986
Le mardi 11 février 1986

Président: J. Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Organization Meeting

Future Business of the Committee

CONCERNANT:

Séance d'organisation

Travaux futurs du Comité



First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: J. Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl Gray

MEMBERS/MEMBRES

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Vincent Dantzer
Mike Forrestall
Arnold Malone
André Plourde
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: J. Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl Gray

ALTERNATES/SUBSTITUTS

George Baker
Bill Blaikie
Lise Bourgault
Jack Ellis
Bill Gottselig
Elliot Hardey
Robert Horner
Stan Hovdebo
Morrissey Johnson
Moe Mantha
John McDermid
Bob Porter
Guy Ricard
Bill Rompkey
Thomas Suluk

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 70(6)(b)

On Monday, January 27, 1986:

Fernand Robichaud replaced The Hon. André Ouellet.

Conformément à l'article 70(6)b) du Règlement

Le lundi 27 janvier 1986:

Fernand Robichaud remplace l'hon. André Ouellet.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 30, 1986

(64)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, J. Patrick Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Alternates present: Jack Ellis and Bill Rompkey.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

Vincent Dantzer seconded by Ross Belsher moved,—That J. Patrick Nowlan do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the motion it was agreed to.

J. Patrick Nowlan took the Chair as Chairman of the Committee.

On motion of Ross Belsher, Darryl Gray was elected, *in absentia*, Vice-Chairman of the Committee.

It was agreed,—That the members of the Standing Committee who will serve on the Sub-committee on the CNR Pension System shall be as follows: Les Benjamin, Dennis Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl Gray and Fernand Robichaud.

At 3:42 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, FEBRUARY 11, 1986

(65)

The Standing Committee on Transport met at 1:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, J. Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Arnold Malone, J. Patrick Nowlan.

Alternates present: Jack Ellis, Bill Gottselig and Bob Porter.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Pursuant to Standing Order 47(4) the Committee commenced consideration of the Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority, for the fiscal year ended March 31, 1985.

Iain Angus moved,—That a Sub-committee composed of five members be appointed to consider the Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ended March 31, 1985.

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to, on division.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 30 JANVIER 1986

(64)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports tient, ce jour à 15 h 35, sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Patrick J. Nowlan, André Plourde, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Substituts présents: Jack Ellis, Bill Rompkey.

Aussi présent: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du parlement.

Le greffier du Comité préside l'élection du président.

Vincent Dantzer, appuyé par Ross Belsher, propose,—Que J. Patrick Nowlan assume la présidence du Comité.

La motion est mise aux voix et adoptée.

J. Patrick Nowlan occupe le fauteuil en tant que président du Comité.

Sur motion de Ross Belsher, Darryl Gray est élu *in absentia* vice-président du Comité.

Il est convenu,—Que les membres suivants du Comité permanent siègent au Sous-comité sur le régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada: Les Benjamin, Dennis Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl Gray, Fernand Robichaud.

A 15 h 42, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 11 FÉVRIER 1986

(65)

Le Comité permanent des transports se réunit, ce jour à 13 h 42, sous la présidence de J. Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Vincent Dantzer, Mike Forrestall, Darryl Gray, Arnold Malone, J. Patrick Nowlan.

Substituts présents: Jack Ellis, Bill Gottselig, Bob Porter.

Aussi présent: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du parlement.

Conformément à l'article 47(4) du Règlement, le Comité entreprend l'étude du rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice financier clos le 31 mars 1985.

Iain Angus propose,—Que soit formé un Sous-comité composé de cinq membres, chargé d'étudier le rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'exercice financier clos le 31 mars 1985.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée avec voix dissidente.

On motion of Les Benjamin, *it was ordered*,—That in relation to its Order of Reference relating to the Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority, the Committee report to the House seeking authority for one member of the Committee to travel to the University of Manitoba Transport Conference on the Future of the Great Lakes—St. Lawrence Seaway System, February 6 and 7, 1986.

Vincent Dantzer presented the Fifth Report of the Sub-committee on the Canadian National Railways' Pension System as follows:

In relation to its Order of Reference dated Tuesday, May 28, 1985, respecting the Canadian National Railways' Pension System, your Sub-committee recommends that the deadline for submitting its final report to the Standing Committee on Transport be extended to Friday, April 11, 1986.

A copy of the relevant *Minutes of Proceedings and Evidence* (Issue No. 13) is tabled.

On motion of Vincent Dantzer, the Fifth Report of the Sub-committee on Canadian National Railways' Pension System was concurred in.

At 2:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Sur motion de Les Benjamin, *il est ordonné*,—Que, en ce qui concerne l'ordre de renvoi relatif au rapport annuel de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, le Comité obtienne de la Chambre qu'un de ses membres soit autorisé à participer, les 6 et 7 février 1986, à la Conférence sur l'avenir de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Vincent Dantzer présente le Cinquième rapport du Sous-comité sur le régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, libellé en ces termes:

En ce qui a trait à l'ordre de renvoi du mardi 28 mai 1985 concernant le régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, votre Sous-comité recommande que le présentation de son rapport définitif au Comité permanent des transports soit reportée au vendredi 11 avril 1986.

Un exemplaire pertinent des *Procès-verbaux et témoignages*, (fascicule n° 13), est déposé.

Sur motion de Vincent Dantzer, le Cinquième rapport du Sous-comité du régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada est adopté.

A 14 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, January 30, 1986

• 1533

The Clerk of the Committee: Hon. members, you have your quorum. The first item of business is the election of a chairman. I am ready to receive motions.

Mr. Dantzer: Pat Nowlan.

Motion agreed to

The Clerk: I would invite Mr. Nowlan to take the Chair.

The Chairman: Colleagues, I appreciate very much the confidence you have shown in the Whip's selection. As we said when we started a year ago, it was a new experience for all of us, basically, in our role, except for Mr. Benjamin, who has had a perpetual presence here. I certainly appreciate it. We have our differences from time to time, but I do think this committee is one of the best-working committees. I will throw a dinner in honour of this occasion later on.

Could we have nominations for the vice-chairman, please?

Mr. Belsher: I nominate Mr. Gray.

The Chairman: Mr. Gray; and it has been seconded by Mr. Taylor.

Motion agreed to

The Chairman: So I declare Mr. Darryl Gray duly elected; and I must say I could not have had a better vice-chairman in the initial stage, and I certainly think it will continue, and frankly, it has been great.

My staff points out we need a motion to reconstitute the subcommittee on the CN pension system. Will someone move a motion to that effect?

Mr. Dantzer: I so move.

• 1535

The Chairman: It has been moved by Mr. Dick that the members of the standing committee who will serve on the Subcommittee on the CN Pension System shall be as follows: Mr. Benjamin, Mr. Cochrane, Mr. Dantzer, Mr. Darryl Gray, and Fernand Robichaud.

Motion agreed to

The Chairman: Thank you.

Just before we go I would like to have advice as to when would be an opportune time for the steering committee to meet, because we have real problems with legislative committees, as Mr. Forrestall knows. I was hoping . . .

Mr. Benjamin: Tuesday next.

The Chairman: Tuesday is fine with me.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 30 janvier 1986

Le greffier du Comité: Messieurs, nous avons le quorum. La première question à l'ordre du jour est l'élection d'un président. Je suis prêt à recevoir les motions.

M. Dantzer: Pat Nowlan.

La motion est adoptée

Le greffier: J'invite M. Nowlan à venir occuper le fauteuil de la présidence.

Le président: Chers collègues, je vous remercie infiniment de votre confiance envers le choix du whip. Comme nous l'avons dit lorsque nous avons commencé il y a un an, c'était une nouvelle expérience pour nous tous, surtout, dans notre rôle, à l'exception de M. Benjamin qui semble avoir toujours été ici. Je ne le regrette certainement pas. Il nous arrive de temps en temps de ne pas être d'accord, mais je suis convaincu que c'est un des meilleurs comités. Je vous inviterai tous à dîner en l'honneur de cette occasion.

Quelqu'un voudrait-il proposer un candidat à la vice-présidence, s'il vous plaît?

M. Belsher: Je propose M. Gray.

Le président: M. Gray; candidature appuyée par M. Taylor.

La motion est adoptée

Le président: Je déclare M. Darryl Gray officiellement élu. Je dois dire que je n'aurais pas pu avoir un meilleur vice-président l'année dernière et je suis certain qu'il en sera de même cette année. J'avoue que je suis très content.

Mes collaborateurs me signalent qu'il faut une motion proposant la reconstitution du Sous-comité sur les pensions du CN. Quelqu'un veut-il proposer une motion à cet effet?

M. Dantzer: Je le propose.

Le président: Il a été proposé par M. Dick que les membres du Comité permanent qui siégeront au Sous-comité sur les pensions du CN soient les suivants: M. Benjamin, M. Cochrane, M. Dantzer, M. Darryl Gray et Fernand Robichaud.

La motion est adoptée

Le président: Merci.

Avant que nous ne partions j'aimerais que vous m'informiez d'une date de réunion du Comité directeur vous convenant car les comités législatifs nous posent des problèmes réels, comme le sait M. Forrestall. J'avais espéré . . .

M. Benjamin: Mardi prochain.

Le président: Mardi me va très bien.

[Text]

Mr. Dantzer: We have a meeting of the subcommittee at 9.30 a.m.

The Chairman: Could we meet at noon?

With consultations we will pick a suitable time so we do not have to hold anybody else up, but it is important. If you have anything you really want on the agenda—I know Mr. Angus is very concerned, and other members have written on the St. Lawrence Seaway. I can throw out to you my own thought on the seaway, which is I think we are going to have to break up into more subcommittees. That might be an interesting experience to do it there, but that is something we will discuss at the steering committee meeting.

We are basically under the provisional rules, not the new rules, but frankly with so many annual reports before the committee we could almost study anything we want.

If that is all right, I will declare this meeting adjourned.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just before we adjourn, if I could give notice to members. Some of them already have a copy of this, but next week in Winnipeg there is a conference on the seaway. I am going to bring to the steering committee, when it meets next week, a proposal that this committee convene itself in Winnipeg for that convention so we can have a full orientation already laid on for us about the seaway and the problems. I just give notice so those members who might be interested in going can sort of think about it.

The Chairman: We are going to discuss this at the steering committee meeting.

Gentlemen, I now hear a bell, and I guess technically when we hear the bell we have to go. We will have consultations most likely Tuesday, perhaps Tuesday noon.

The meeting is adjourned.

Tuesday, February 11, 1986

• 1340

The Chairman: Before formally calling the meeting to order, in view of the time constraints, it might expedite matters to point out that basic to the whole reason for the meeting is that it is a steering committee report, as some of you who have been around these steering committees know.

We are not called to order, but really there are two main items. One was to strike a subcommittee to consider the annual report of the St. Lawrence Seaway. Now, I throw that out; when we discussed it, it seemed like a good idea.

As you know, the House is debating the new procedures today. I think we have to make a decision here in the committee, because I do not know the history, the determination of the debate today and how it is going to be resolved. Of course,

[Translation]

M. Dantzer: Notre sous-comité se réunit à 9h30.

Le président: Pourrions-nous nous réunir à midi?

Nous choisirons une heure qui ne dérange personne, après consultation. C'est très important. S'il y a une question que vous tenez vraiment à inscrire à l'ordre du jour... Je sais que M. Angus et d'autres députés s'intéressent vivement aux problèmes de la Voie maritime du Saint-Laurent. À ce sujet, je crois qu'il nous faudra nous scinder en plusieurs sous-comités. À mon avis, ce serait un format intéressant, mais nous en discuterons lors de la réunion du comité directeur.

Nous sommes toujours régis par les règlements provisoires, pas par les nouveaux règlements, mais franchement nous sommes saisis de tellement de rapports annuels que nous pourrions pratiquement étudier ce que nous voulons.

Si vous êtes d'accord, je déclare la séance levée.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais faire part d'une proposition aux députés. Certains d'entre eux en ont déjà reçu une copie, mais la semaine prochaine doit se réunir à Winnipeg une conférence sur la voie maritime. Lors de la réunion de la semaine prochaine du Comité directeur, je proposerais que notre Comité se réunisse à Winnipeg pendant cette conférence afin que nous puissions nous tenir au courant de l'évolution des derniers événements. Je vous préviens simplement à l'avance afin que ceux que cela intéresse puissent y réfléchir.

Le président: Nous en discuterons lors de la réunion du Comité directeur.

Messieurs, j'entends la cloche et je crois que techniquement cela veut dire qu'il nous faut partir. Les consultations auront lieu fort vraisemblablement mardi, peut-être mardi midi.

La séance est levée.

Le mardi 11 février 1986

Le président: Nous n'avons pas le quorum pour commencer officiellement la réunion, mais étant donné le peu de temps dont nous disposons, je voudrais vous signaler, pour gagner du temps, que nous sommes saisis aujourd'hui du rapport du Comité directeur. Pour ceux d'entre vous qui ont assisté aux réunions de ce Comité directeur, ce n'est certainement pas une surprise.

La réunion n'est donc pas encore officiellement commencée, mais je voudrais simplement vous prévenir que ce rapport contient deux propositions, l'une visant à constituer un sous-comité chargé d'étudier le rapport annuel de la Voie maritime du Saint-Laurent. Lorsque nous en avons discuté, en Comité directeur, tout le monde semblait être d'accord.

Comme vous le savez, on discute en Chambre aujourd'hui des nouvelles procédures parlementaires qui, si elles sont adoptées, entraîneront une réduction considérable du nombre de membres de notre Comité permanent.

[Texte]

if it is resolved, then the whole size of this standing committee is reduced very much.

Oh, good, good, good. Now we have a quorum.

Mr. Angus: Before you came in we had an opportunity to take a look at the proposed standing orders, and we have the flexibility. It says not less than seven and not more than 15, assuming that is the final version that is approved by the House.

The Chairman: Well, I think we have to go ahead anyway, on the basis of our present composition, and worry about new rules, if and when new rules . . . I see a quorum.

I want to thank members for coming at this extraordinary time.

Mr. Benjamin: Why do we not make out a report and throw out the new rules?

The Chairman: We may do that, too, Mr. Benjamin, but in terms of this committee you have before you the items of business, and we note this is an extraordinary time to meet.

An hon. member: Where is Ouellet?

The Chairman: Les is here but I do not know where Ouellet is.

In any event, we have as a main item of business the report of the steering committee which basically recommends several things: one is to appoint a subcommittee of five members to consider the annual report of the St. Lawrence Seaway Authority. It is thought that the subcommittee would travel along the St. Lawrence anyway and perhaps make a report back.

The other item was, in effect, to reimburse. We want a report, Mr. Angus, on the conference on the St. Lawrence Seaway that you attended in Winnipeg. I do not know if other members were able to get there. I do not think . . .

• 1345

Mr. Angus: No. I was the only member, unfortunately.

The Chairman: That is the second matter. Vince, the other is to extend the life of the subcommittee on the CN railways pension system and that the fifth report of the subcommittee on the CN railways pension system be concurred in, and you have the fifth report as part of it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I suggest that we have the chairman of the subcommittee on pensions report first? Then we could deal with items 3 and 4, and then go back to the other one.

The Chairman: I must say, Mr. Benjamin, I think it is an admirable . . .

Mr. Benjamin: We could deal with the first . . .

The Chairman: As long as we deal with everything before 2 p.m. I see Mr. Walter Smith of the CN in the room. I think, just spontaneously, we want to extend our feelings and regrets

[Traduction]

Parfait, je vois que nous avons maintenant le quorum.

M. Angus: Avant votre arrivée, nous étions justement en train d'examiner les règlements proposés, et nous avons constaté qu'ils nous laissaient une certaine marge de manoeuvre puisque le nombre de députés devra se situer entre 7 et 15, en supposant bien sûr que c'est la version finale qui sera approuvée par la Chambre.

Le président: Quoi qu'il en soit, faisons comme si rien n'avait changé puisque ces nouveaux règlements ne sont pas encore adoptés . . . Nous verrons bien lorsque cela sera le cas. Nous avons le quorum.

Je tiens à remercier les députés d'avoir pris la peine de venir à cette heure aussi incongrue.

M. Benjamin: Pourquoi ne préparons-nous pas un rapport rejetant le nouveau règlement?

Le président: C'est possible, monsieur Benjamin, mais pour l'instant, notre Comité est saisi du rapport du Comité directeur, même à une heure aussi incongrue que celle-ci.

Une voix: Où est M. Ouellet?

Le président: Les est ici, mais je ne sais pas où est M. Ouellet.

Quoi qu'il en soit, le rapport du Comité directeur recommande, en substance, la création d'un sous-comité, qui serait composé de cinq membres, et qui serait chargé d'étudier le rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il est prévu que ce sous-comité ferait des déplacements le long du Saint-Laurent et nous soumettrait éventuellement un rapport.

L'autre recommandation du rapport consiste à rembourser certains frais. Nous aimerions, monsieur Angus, que vous nous soumettiez un rapport sur la conférence à laquelle vous avez assisté à Winnipeg au sujet de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je ne sais pas si d'autres députés ont pu y assister.

M. Angus: Non, j'étais malheureusement le seul.

Le président: La deuxième question est donc réglée. La troisième, Vince, consiste à proroger la durée du mandat du Sous-comité sur les pensions de retraite du CN; le cinquième rapport de ce Sous-comité doit également être approuvé.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que le président du Sous-comité sur les pensions de retraite du CN fasse d'abord un rapport. Ensuite, nous pourrions aborder les questions 3 et 4 et revenir à la première.

Le président: C'est tout à fait admirable . . .

M. Benjamin: On pourrait commencer par le premier . . .

Le président: Du moment que tout est réglé pour 14 heures, cela me convient. Je vois que M. Walter Smith, du CN, est présent dans la salle, et je pense qu'il serait approprié de lui

[Text]

and sympathy to the people involved in the tragedy that occurred over the weekend. Obviously, we have watched the Minister and Mr. Walker on television and we appreciate the tremendous strain and stress everyone is under. As chairman of the committee, I just want to extend those remarks. Perhaps Mr. Forrestall and Mr. Benjamin would like to add other comments. You know, Mr. Smith, the interest and the long-time commitment of Mr. Benjamin to the trains of this country. This is just a horrible tragedy that none of us can fully comprehend. Mr. Benjamin, would you like to add to this?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as one who has helped clean up a number of train wrecks . . .

The Chairman: Of course, the irony is that we were over that track, as we all know, in the fall and at this time last year.

Mr. Benjamin: As one who used to help clean up train wrecks—thank God, I never contributed to the cause of any—I hope Mr. Smith will convey to the employees and officers our regards and sympathy. You might tell some people in CN: Be quiet until the investigation is completed. We do not need suppositions or suspicions at this point in time. There is enough trouble anyway. Convey to the officers and employees that we think they are all trying their best.

The Chairman: I quite agree. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I think I would share the chairman's expression, Mr. Smith, and certainly the caution expressed by Mr. Benjamin. I would simply like to reiterate the words of the Minister on the floor of the House:

Remote tragedies sometimes are beyond our capacity to comprehend, but when they are at home they are doubly felt, and there is little question that all members of the House and, I think, all Canadians reach out in extremity in the expression of sympathy.

I suppose the only other point is somewhat parallel to that of Mr. Benjamin's, and that is to repeat the concern of the Minister that we not dilute the thrust of the investigation currently underway, nor delay it by expanding to include all modes of transportation—a complete review of safety. In the philosophical sense, that is perhaps the responsibility of this committee, with its subsequent capacity to report back to the House with recommendations and indeed with legislation or amendments to existing legislation. In the Minister's words, it is important that we determine factually the cause of this very tragic accident and that we find immediately the remedies for it. Anything that interferes at this time is wrong. That does not take away from our responsibility, as legislators, to look at existing acts, to look at requirements—I think Mr. Benjamin

[Translation]

transmettre nos condoléances à l'égard de tous ceux et celles qui sont touchés par la catastrophe qui s'est produite pendant le week-end. Nous avons vu le ministre et M. Walker à la télévision, et nous imaginons bien les tensions et les pressions auxquelles ils sont soumis en ce moment. En tant que président du Comité, je tenais à leur transmettre ce message. M. Forrestall et M. Benjamin ont peut-être quelque chose à ajouter. Vous savez bien, monsieur Smith, que M. Benjamin s'intéresse depuis fort longtemps aux transports ferroviaires du Canada, et il est évident que cette catastrophe est d'autant plus regrettable que nous ne pouvons pas parfaitement en comprendre les causes. Monsieur Benjamin, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai souvent eu l'occasion de participer aux activités de déblayage à la suite de catastrophes ferroviaires de ce genre . . .

Le président: L'ironie du sort veut que nous nous trouvions justement sur cette voie ferrée l'année dernière, à la même époque et à l'automne.

M. Benjamin: J'ai donc participé au déblayage d'un certain nombre de catastrophes de ce genre, et Dieu me garde, je n'en ai jamais été la cause . . . j'espère donc que M. Smith transmettra aux employés et aux agents du CN toute notre sympathie. J'aimerais également qu'il leur demande de se tenir tranquilles tant que l'enquête n'est pas terminée. Ce n'est pas le moment de se laisser aller à des suppositions ou à des soupçons. Il y a déjà suffisamment de problèmes. Dites à vos agents et à vos employés que nous sommes convaincus qu'ils font du mieux qu'ils peuvent.

Le président: Je suis tout à fait d'accord. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je me fais l'écho du président, monsieur Smith, et je partage tout à fait l'avis de M. Benjamin, ce n'est pas le moment de se laisser aller à des suppositions ou à des soupçons. Permettez-moi de réitérer les paroles prononcées par le ministre à la Chambre des communes:

On ne saisit pas toujours l'ampleur des catastrophes qui se produisent dans des pays lointains, mais lorsqu'elles se produisent chez nous, on les ressent doublement, et je suis sûr que tous les députés et tous les Canadiens tiennent à manifester leurs sympathies à ceux et celles qui sont touchés par ce terrible accident.

Parallèlement à ce qu'a dit M. Benjamin, je tiens à rappeler que le ministre nous a recommandé de ne pas fragmenter l'enquête en cours en incluant tous les modes de transport; en d'autres termes, de ne pas se livrer à une révision globale des procédures de sécurité pour tous les modes de transport. Ce sera peut-être la responsabilité de notre Comité, qui voudra peut-être en faire un rapport à la Chambre, assorti de recommandations et éventuellement de modifications ou de propositions législatives. Au dire du ministre, il faut absolument déterminer les causes précises de cette tragédie et y trouver les remèdes qui s'imposent. C'est là notre objectif immédiat, et il ne faut pas le perdre de vue. Il n'empêche qu'en tant que législateurs, nous avons la responsabilité d'examiner les lois en vigueur, et, comme l'a fort bien dit M. Benjamin, ou plutôt M.

[Texte]

ably put it, as did Mr. Ouellet, on the floor of the House on Monday—to look at all our legislation, to look at our levels and our capacity to serve safety for travelling Canadians.

• 1350

So I would simply join—and I am sure the committee and all Canadians do—once again, particularly today, in expressing sympathy and understanding to all those who were involved and in expressing appreciation to the officials of government, the Province of Alberta and the Canadian government, all those who are involved in the very difficult and massive undertaking that is ahead of them.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Benjamin: But in the meantime, there is to be no prejudging by anybody.

The Chairman: We have made our comments, Mr. Benjamin, and this is more of a requiem than anything controversial. I just thought, since we are meeting in the Railway Committee Room and it is the first time the standing committee is meeting so soon after the horrible accident, it was appropriate to make appropriate comments. I thank members for their thoughts.

We can go back now to the agenda. Mr. Benjamin, you had a point that we take the subcommittee and the pensions first.

Mr. Benjamin: If you want to deal with items 1 and 2 . . .

The Chairman: I thought we had another item on the supplementary budget, but we have found we do not need that, so we really are just asking for the adoption of the steering committee report. After that, with consultations we have not been able to have fully with the Liberals, is to see the composition of who would be on the St. Lawrence Seaway committee. But it is intended to have five. There would be . . .

Mr. Benjamin: The point I was trying to make, Mr. Chairman, is that if we deal with items 1 and 2, then I think we should have Mr. Dantzer's report because items 3 and 4 deal with what will be in Mr. Dantzer's report.

The Chairman: Yes. Okay, let us deal with item 2. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Can I simply ask why we are proposing two subcommittees of the standing committee to examine the same question? It seems to me they are not mutually exclusive at all. They both deal with the St. Lawrence Seaway system and the St. Lawrence Seaway Authority.

The Chairman: What do you mean we are proposing two subcommittees? It is not two subcommittees. We are asking for one subcommittee on the St. Lawrence Seaway. There is another subcommittee which has already been created, and it is just to extend the life of that subcommittee, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I am sorry I misinterpret you, Mr. Chairman. Item 1 is quite all right. We are seeking authority to establish a subcommittee to examine the annual report of the St. Lawrence Seaway Authority, and in relation to that same

[Traduction]

Ouellet, à la Chambre lundi, notre Comité a la responsabilité de s'assurer que toute la législation en vigueur garantit le maximum de sécurité à ceux qui voyagent au Canada.

Je tiens donc tout simplement, comme tous les membres du Comité et comme tous les Canadiens sans doute, à exprimer toute ma sympathie à ceux et celles qui sont touchés par cette catastrophe, et je tiens également à féliciter tous les responsables du gouvernement de l'Alberta et du gouvernement fédéral, tous ceux qui doivent surmonter ces incroyables difficultés.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Benjamin: Mais en attendant, personne ne doit porter la moindre accusation.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin de ces remarques qui sont plus *requiem* que quoi que ce soit de controversé. Il me semblait tout à fait approprié que nous consacrons quelques minutes à cela étant donné que c'est la première fois que nous nous réunissons, justement dans la salle des Chemins de fer, depuis que cette terrible catastrophe s'est produite. Je remercie les députés d'avoir répondu à mon appel.

Revenons-en maintenant à notre programme. Monsieur Benjamin, vous proposez que nous abordions en premier la question du Sous-comité des pensions de retraite du CN.

M. Benjamin: Si vous voulez régler les questions 1 et 2 . . .

Le président: Je croyais que nous avions un autre poste au budget supplémentaire, mais comme nous n'en avons pas besoin, je vais simplement vous demander d'adopter le rapport du Comité directeur. Ensuite, nous devons décider, même si nous n'avons pas pu consulter pleinement les Libéraux à ce sujet, de la composition du Comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent. On prévoit d'y nommer cinq députés, et de . . .

M. Benjamin: Je voulais vous dire, monsieur le président, que si nous voulons régler les questions 1 et 2, nous devrions entendre le rapport de M. Dantzer car les questions 3 et 4 portent justement sur le contenu de ce rapport.

Le président: Bien. Commençons donc par la question 2. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais simplement demander pourquoi nous proposons la création de deux sous-comités du Comité permanent pour étudier la même question. À mon avis, ils ne s'excluent pas puisqu'ils seraient tous deux saisis du rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le président: Nous ne proposons pas la création de deux sous-comités, mais bien d'un seul Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent. L'autre sous-comité dont il est question ici existe déjà, et il s'agit simplement d'en proroger le mandat, c'est tout, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je suis désolé de ne pas avoir bien compris ce que vous avez dit, monsieur le président. Je n'ai rien à redire au paragraphe 1, puisqu'on y propose la création d'un sous-comité chargé d'étudier le rapport annuel de l'Administration

[Text]

annual report we are asking that the committee report to the House seeking authority for an unspecified number of members of the committee. Is that the subcommittee you are proposing? You are proposing a subcommittee of a subcommittee.

The Chairman: No. Mr. Forrestall, very quickly, it is the same one. You came in late . . .

Mr. Forrestall: All right. Mr. Chairman, then perhaps you had better hear me out fairly clearly.

The Chairman: Well, you are confused, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I may be confused, Mr. Chairman, but I am certainly not confused about another dilemma that faces Members of Parliament. We have at least four pieces of legislation in front of us. A number of our members are involved in very relevant and very important work on Canada and the U.S. Yesterday afternoon we had to press one of our three members present to chair a meeting without authority, which had to be corrected this morning. This committee stands quite embarrassed for whatever reasons, and we will not get into those . . .

The Chairman: What committee, the standing committee or the legislative committee?

Mr. Forrestall: This committee stands somewhat embarrassed . . .

The Chairman: I do not understand that, Mr. Forrestall. This committee has not had its first meeting.

Mr. Forrestall: You may not understand it, sir, but our primary responsibility . . .

The Chairman: You take up your irritation over the legislative committee to affect something in this committee, and frankly, the two are not relevant. You have a problem in the legislative committee, and I understand it, but that should not prejudice and cause confusion over a simple steering committee report of which you were more or less a part when you finally came into the room. You were previously occupied and you came late, perhaps because you are on the legislative committee; I am not sure.

Mr. Forrestall: That may very well be, but my admonition to you gentlemen, there being no ladies present, is that your responsibility can be only singular; it cannot be multiple. You have to make your own decisions as individual Members of Parliament as to what structure you intend to serve. I think we had better think very, very seriously about this.

• 1355

Just for a second, Les, let me put this back into context of the work of the standing committee. If the work of the standing committee is going to be such that it precludes experienced and knowledgeable members in the transport area from attending the legislative committees with respect to the legislation in front of them, then, Mr. Chairman, I strongly suggest to you that you raise with whatever appropriate authority you want, or you deem advisable, the advisability of

[Translation]

de la Voie maritime du Saint-Laurent, et, à propos de ce rapport annuel, que le Comité demande à la Chambre l'autorisation de nommer un certain nombre de députés à ce sous-comité. C'est bien là le sous-comité que vous proposez de créer? Vous proposez un sous-comité de sous-comité.

Le président: Pas du tout, monsieur Forrestall. Il s'agit du même sous-comité. Vous êtes arrivé un peu en retard . . .

M. Forrestall: Monsieur le président, vous feriez mieux de m'écouter attentivement.

Le président: Je suis désolé, monsieur Forrestall, mais vous confondez deux choses.

M. Forrestall: Peut-être, monsieur le président, mais il y a une chose qui est par contre bien claire pour moi, c'est que les députés vont encore se retrouver dans un dilemme. Nous sommes saisis d'au moins quatre projets de loi. Un certain nombre de députés participent à des activités très importantes en ce qui concerne les relations canado-américaines, et hier après-midi, nous avons dû insister auprès de l'un des trois membres présents pour qu'il préside la séance sans autorisation, ce qui a dû être arrangé après coup ce matin. Le Comité se retrouvait donc dans une situation extrêmement gênante, et nous . . .

Le président: De quel comité s'agit-il? Le comité permanent ou le comité législatif?

M. Forrestall: Le Comité se trouvait dans une situation fort gênante . . .

Le président: Je ne comprends rien à ce que vous racontez, monsieur Forrestall. Notre Comité ne s'est pas encore réuni.

M. Forrestall: Vous ne comprenez peut-être pas, monsieur, mais notre responsabilité primordiale . . .

Le président: Vous vous défoulez ici de votre frustration à l'égard du comité législatif, mais ça n'a rien à voir avec notre Comité. Vous avez peut-être des problèmes au comité législatif, et je le comprends, mais ce n'est pas une raison pour semer une telle zizanie lors de l'étude d'un simple rapport de Comité directeur à la préparation duquel vous aviez plus ou moins participé d'ailleurs. Vous êtes arrivé en retard parce que vous aviez d'autres engagements, peut-être avec ce comité législatif, je ne sais pas.

M. Forrestall: Peut-être, mais je tiens à vous avertir, messieurs, puisqu'il n'y a pas de dames présentes, que vous avez une responsabilité et pas 36. C'est à vous de décider, en tant que députés, de quelle structure vous voulez vous doter. Et il faut le faire avec beaucoup de sérieux.

Un petit instant, Les. Je voudrais replacer dans son contexte le travail du Comité permanent. S'il est organisé de telle façon que les députés ayant une solide expérience du secteur des transports ne pourront pas assister aux réunions des comités législatifs qui seront saisis des projets de loi qui les intéressent, dans ce cas, monsieur le président, je vous incite fortement à réclamer auprès des autorités compétentes les pouvoirs nécessaires pour continuer nos audiences afin que l'on puisse

[*Texte*]

continuing the practice of hearing witnesses, of trying to deal with legislation that has not had an opportunity to come in front of the standing committee. Otherwise, the system is—there is a phrase I will not use—going to break down.

The Chairman: Mr. Forrestall, I agree completely with the latter part of your remarks. We know there is a problem. The point of the matter . . .

Mr. Forrestall: I find no relevancy whatsoever between the work of the Canada-U.S. group and the work of the standing committee and the work of the . . .

The Chairman: Well, when you schedule meetings on Monday with no consultation with those who are involved in other committees, you are bound to find there are conflicts.

Mr. Forrestall: I think, sir, the legislative committee has a little bit more priority than the Canada-U.S. . . .

The Chairman: This is not the place to discuss this, Mr. Forrestall. You and I could have discussed this by ourselves. I happen to be chairman of both, and the sittings for the Canada-U.S. were settled three months ago, and everyone knew it.

Mr. Forrestall: You are also, sir, a member of the legislative committee—

The Chairman: And the reason we are trying to structure a subcommittee of the Transport committee is to involve less people in travel so there would be more people to share the standing committee work and the legislative committee work. That is the main reason we do not want to tie up the full committee on the St. Lawrence Seaway.

Mr. Angus.

Mr. Angus: I move that we adopt paragraphs 1.(a) and (b) of the steering committee report, with a slight modification; that in paragraph 1.(b) we use the term “the St. Lawrence Seaway Subcommittee”, and we drop the words “within Canada”. Paragraph 1.(b) would then read:

That the Committee report to the House seeking authority for the St. Lawrence Seaway Sub-Committee to adjourn from place to place in relation to the Annual Report . . .

An hon. member: Why Why do you not put “inside and outside Canada”?

The Chairman: Well, if he does not put “within”, it is open. You can be on both sides of the river, in effect, or anywhere.

Mr. Angus: That is correct. That is the point.

The Chairman: I think that is a very reasonable suggestion.

Mr. Angus: I formally move that, Mr. Chairman.

Mr. Malone: I second that.

[*Traduction*]

étudier les projets de loi qui n'ont pas pu être soumis au Comité permanent. Faute de quoi, le système, et je regrette de devoir le dire, va s'écrouler.

Le président: Monsieur Forrestall, je suis tout à fait d'accord avec la dernière partie de votre intervention, car nous savons qu'il y a un problème à cet égard. Cependant . . .

M. Forrestall: Il n'y a aucun lien entre la tâche du groupe canado-américain, celle du Comité permanent et celle de . . .

Le président: Lorsqu'on convoque une réunion un lundi sans consulter ceux qui siègent à d'autres comités, on se heurte fatalement à des problèmes de ce genre.

M. Forrestall: J'estime, monsieur, que le Comité législatif est un peu plus prioritaire que le groupe canado-américain . . .

Le président: Ce n'est pas le moment d'en discuter, monsieur Forrestall. On aurait pu en parler tous les deux. Il se trouve que je suis président des deux, et les dates de réunion du groupe canado-américain ont été fixées il y a trois mois, et tout le monde était informé.

M. Forrestall: Vous êtes aussi membre du Comité législatif, monsieur . . .

Le président: Justement, nous sommes en train de structurer le sous-comité de telle façon qu'il comprendra moins de membres, et par conséquent, moins de personnes seront absentes lors des réunions du Comité directeur et des comités législatifs. C'est justement pour cette raison que nous ne voulons pas bloquer tout le Comité avec le rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Monsieur Angus.

M. Angus: Je propose l'adoption des alinéas 1a) et b) du rapport du Comité directeur, mais je propose qu'on modifie l'alinéa b) en adoptant l'expression «sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent», et en supprimant l'expression «au Canada». L'alinéa 1b) se lirait donc comme suit:

Que le Comité demande à la Chambre l'autorisation pour le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent de faire des déplacements dans le cadre de son étude du rapport annuel . . .

Une voix: On pourrait mettre «à l'intérieur et à l'extérieur du Canada»?

Le président: Si l'on supprime «au Canada», cela veut dire que le Sous-comité pourra se rendre des deux côtés du fleuve, et même partout ailleurs.

M. Angus: C'est exact.

Le président: Votre proposition me paraît tout à fait raisonnable.

M. Angus: Je la présente officiellement, monsieur le président.

M. Malone: Je l'appuie.

[Text]

Mr. Forrestall: Has the question of dealing internationally been discussed at any length among the steering committee, Mr. Chairman?

The Chairman: Dealing internationally—what do you mean, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: We are now voting, without any kind of an amendment in front of us, on Mr. Angus' suggestion that we extend...

An hon. member: He moved the amendment.

Mr. Forrestall:—our authority to travel wherever we please. I am not quite prepared to accept that.

Mr. Angus: Mr. Chairman, perhaps I could respond. Because the steering committee does not exist, it has not had an opportunity to meet. It was my understanding, assuming this motion passed in whatever form, that the members of that committee, who have yet to be determined, will get together, draft terms of reference, perhaps a general outline of travel, and report back to this committee for formal approval before it is sent off to the House for approval.

Mr. Forrestall: You have formal approval there. Whether you get your authority...

The Chairman: Would you like to further amend the motion, Mr. Angus, to put that last part in; that the committee report to the House...? Take out the "within Canada", because you could meet on both sides of the river. I kind of think that is a practical amendment.

Mr. Angus: Tell you what, I will make you a deal. What if we just leave it at paragraph 1.(a); forget about paragraph 1.(b) for now? We will leave it to the steering committee to make a determination, and then they can come back to this committee for permission. At that time we can discuss it.

The Chairman: Do I hear a motion, from Mr. Angus—in effect you are moving paragraph 1.(a).

Mr. Angus: I am removing paragraph 1.(b).

The Chairman: Pardon me. Why not go back and just move one?

Mr. Angus: All I am going to move is that a subcommittee composed of five members be appointed to consider the Annual Report of the St. Lawrence Seaway Authority for the fiscal year ending March 31, 1985.

• 1400

The Chairman: Is there any further discussion?

Mr. Ellis: Do you see that the timing of the travel and the timing of the report...

The Chairman: Well this, Mr. Ellis, is the dilemma we are in. We thought the subcommittee would meet and come back with their term of reference and their work procedure, and that this committee, to maintain some control, would exercise some direction on it.

Motion agreed to

[Translation]

M. Forrestall: Les membres du Comité directeur ont-ils discuté de cette dimension internationale, monsieur le président?

Le président: Qu'entendez-vous par dimension internationale, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Nous sommes saisis d'une proposition, mais nous n'avons pas le texte de la modification proposée par M. Angus...

Une voix: Il a proposé son amendement.

M. Forrestall: ... Oui, il s'agit d'avoir l'autorisation de nous déplacer où bon nous semble. Je ne suis pas du tout prêt à l'accepter.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi de répondre à M. Forrestall. Le Comité directeur n'existe pas puisqu'il n'a pas encore eu l'occasion de siéger. Je croyais, en supposant que cette motion soit adoptée sous quelque forme que ce soit, que les membres de ce Comité, qui n'a pas encore été créé, je le répète, se réuniraient, établiraient leurs attributions, prépareraient un itinéraire de voyage qu'ils soumettraient à notre Comité et à la Chambre ensuite.

M. Forrestall: C'est approuvé. Que vous ayez l'autorisation...

Le président: Pourriez-vous modifier encore votre motion, monsieur Angus, en rajoutant cette dernière partie, au sujet du rapport du Comité à la Chambre? On supprime donc «au Canada», ce qui permettrait au Sous-comité de se déplacer des deux côtés du fleuve. Cet amendement me paraît tout à fait justifié.

M. Angus: Entendons-nous. Gardons tel quel l'alinéa 1a) et laissons de côté pour l'instant l'alinéa b). Qu'en pensez-vous? On demandera au Comité directeur de trancher et de soumettre sa décision à l'approbation de notre Comité. On aura donc à ce moment-là l'occasion d'en discuter.

Le président: Si je comprends bien, monsieur Angus, vous proposez l'adoption de l'alinéa 1a).

M. Angus: Je retire l'alinéa b).

Le président: Excusez-moi, mais essayons d'adopter un paragraphe après l'autre.

M. Angus: Je propose tout simplement qu'un sous-comité composé de cinq membres soit chargé d'étudier le rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985.

Le président: Avez-vous autre chose à dire?

M. Ellis: En ce qui concerne l'échéancier des déplacements et de la préparation du rapport...

Le président: C'est justement le dilemme dans lequel nous nous trouvons, monsieur Ellis. Nous pensions que le Sous-comité se réunirait pour établir ses attributions et son programme de travail, qu'il soumettrait à notre Comité, de sorte que nous aurions toujours un droit de regard sur ces activités.

La motion est adoptée

[Texte]

Mr. Forrestall: That is the amendment we were voting for.

The Chairman: Just paragraph 1(a), Mr. Forrestall.

Mr. Benjamin: He withdrew his previous motion about 1(b), did he not?

Mr. Angus: That is right. All we have done is set up a subcommittee, nothing else.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to move number 2. I expect the hon. member for Thunder Bay—Atikokan will make an appropriate report to the steering committee and to this committee, one or the other or both, about that conference in Winnipeg. This is a retroactive thing, but in our discussions the other day we agreed that we should try to get a member from each of the parties to go to Winnipeg. Unfortunately, Iain was the only one who could break loose to get to it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, if I understand correctly, Mr. Angus was the only member who was able to get there. I would suggest that we add in the blanks—that we add to the House seeking authority for one member of the committee to travel to . . .

The Chairman: One member—just put it in.

Mr. Forrestall: What do you want, your expenses paid?

Mr. Angus: That is right, which we talked about in the steering committee in advance.

Mr. Benjamin: We tried to get a member from each party to go to it. It was nobody's fault; two of them could not go.

The Chairman: I guess Mr. Axworthy did not get there.

Mr. Angus: No. Unfortunately, I was the only member, not just of the Transport committee but of the House, who was able to be there. Mr. Forrestall had planned to be there, but some other things arose and he was unable to make it.

Motion agreed to

Mr. Forrestall: On division.

Mr. Dantzer: Mr. Chairman, I would seek permission to file the first report of the subcommittee on CN pensions and seek concurrence of the main committee. What it says is we wish to extend the time of our report until April 11, primarily because we were not reconstituted until the end of January, so January is lost. The last week in February would be of no value to us, because our main adviser is going to be away. Therefore March is the only month in which we are going to be able to finish our report. Having said that, I think I can also say that item four should be struck from the list.

The Chairman: We are not moving item 4. You are moving concurrence in the fifth report of the subcommittee on pensions.

[Traduction]

M. Forrestall: C'est l'amendement que nous venons d'accepter.

Le président: Nous venons d'adopter l'alinéa 1a), monsieur Forrestall.

M. Benjamin: Il a bien retiré l'alinéa 1b) de la motion qu'il vient de proposer?

M. Angus: C'est exact. Tout ce que nous venons d'adopter, c'est la création du Sous-comité.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose l'adoption du paragraphe 2. Je suppose que le député de Thunder Bay—Atikokan fera un rapport approprié au Comité directeur et/ou à notre Comité au sujet de cette conférence de Winnipeg. Je sais que cela remonte à un certain temps, mais l'autre jour, nous avons convenu d'essayer d'envoyer un représentant de chaque parti à Winnipeg. Malheureusement, Iain a été le seul à pouvoir se libérer.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, si je comprends bien, M. Angus fut le seul député à pouvoir s'y rendre. Je propose alors que nous demandions à la Chambre l'autorisation de rembourser les dépenses d'un membre du Comité qui s'est rendu . . .

Le président: Un député, tout simplement.

M. Forrestall: Que voulez-vous, que l'on vous rembourse vos dépenses?

M. Angus: Oui, et nous en avons convenu à l'avance au Comité directeur.

M. Benjamin: Nous nous étions entendus pour y envoyer un représentant de chaque parti, mais malheureusement, et ce n'est la faute de personne, les deux autres n'ont pas pu y aller.

Le président: Je suppose que M. Axworthy n'a pas pu y aller.

M. Angus: Non. Malheureusement, j'étais le seul membre du Comité des transports et le seul député à assister à cette conférence. M. Forrestall avait prévu d'y aller, mais il en a été empêché.

La motion est adoptée

M. Forrestall: Sur division.

M. Dantzer: Monsieur le président, je demande l'autorisation de déposer le premier rapport du Sous-comité des pensions de retraite du CN et de le soumettre à l'approbation du Comité plénier. Nous vous y demandons tout simplement de proroger le mandat de notre Sous-comité jusqu'au 11 avril, surtout parce que nous n'avons pas pu nous reconstituer en comité avant la fin du mois de janvier, de sorte que nous n'avons pas pu siéger pendant ce mois-là. Nous ne pourrions pas siéger non plus pendant la dernière semaine de février, puisque notre conseiller principal sera absent. Il ne nous restera donc plus que le mois de mars pour finir notre rapport. Cela dit, j'estime également que le paragraphe 4 devrait être rayé de la liste.

Le président: Nous ne proposons pas l'adoption du paragraphe 4, mais celle du Cinquième rapport du Sous-Comité des pensions de retraite du CN.

[Text]

Motion agreed to

The Chairman: That is it. Gentlemen, thank you very much for this most constructive meeting, which was at an extraordinary time, and obviously we are going to have other business to do. The meeting is adjourned.

[Translation]

La motion est adoptée

Le président: Voilà, tout est réglé. Messieurs, je vous remercie d'être venus à cette réunion extrêmement fructueuse, d'autant plus qu'il s'agissait d'une heure incongrue. Nous avons tous d'autres engagements, et je vais donc lever la séance sans plus tarder.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

49.
DAI
XC 27
T 82



Report of the

SUB-COMMITTEE ON
CANADIAN NATIONAL
RAILWAYS' PENSION
SYSTEM

of the Standing Committee
on Transport

May, 1986

Pat Nowlan, Chairman
Standing Committee,

Vince Dantzer, Chairman
Sub-committee

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 49

Tuesday, March 25, 1986
Thursday, April 10, 1986
Tuesday, April 15, 1986
Tuesday, April 22, 1986

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 49

Le mardi 25 mars 1986
Le jeudi 10 avril 1986
Le mardi 15 avril 1986
Le mardi 22 avril 1986

Président : Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du
Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Organization Meeting
Sub-committee on C.N.R. Pension System

CONCERNANT :

Séance d'organisation
Sous-comité sur le régime de pensions du CN.

INCLUDING:

Seventh Report of the Standing Committee
Sixth Report of the Sub-Committee

Y COMPRIS :

Le septième rapport du Comité
Le sixième rapport du Sous-comité

First Session of the
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

Première session de la
trente-troisième législature, 1984-1985-1986

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

MEMBERS

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Denis H. Cochrane
Vincent Dantzer

Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin (11)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président : Patrick Nowlan

Vice-président : Darryl L. Gray

MEMBRES

Iain Angus
Les Benjamin
Terry Clifford
Denis H. Cochrane
Vincent Dantzer

Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin (11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



SUB-COMMITTEE ON THE CANADIAN NATIONAL RAILWAYS' PENSION SYSTEM OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Vincent Dantzer

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

MEMBERS

Les Benjamin
Dennis H. Cochrane

Fernand Robichaud
—(5)

SOUS-COMITÉ SUR LE RÉGIME DE PENSIONS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président : Vincent Dantzer

Vice-président : Darryl L. Gray

MEMBRES

Les Benjamin
Dennis H. Cochrane

Fernand Robichaud
—(5)

(Quorum 3)

Le greffier du Sous-comité

Diane Tremblay-Bernier

Clerk of the Sub-Committee

N.B. Thérèse Killens also served on the Sub-Committee.

NOTA : Thérèse Killens a participé aux travaux Sous-comité.

ORDER OF REFERENCE

ORDERED,—That the following Members do compose the Standing Committee on Transport:

Members: Angus, Belsher, Benjamin, Clifford, Cochrane, Gray, (*Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine*), Nowlan, Reid, Robichaud, Taylor, Tobin — (11)

ORDERED,—That a Sub-committee composed of five (5) members including three (3) members of the Progressive Conservative Party, one (1) from the Liberal Party and one (1) from the New Democratic Party, be constituted in order to consider the Order of reference of Wednesday, April 17, 1985 relating to the Canadian National Railways' pension system.

That the Sub-committee be empowered to examine, inquire into and report to the Standing Committee on the subject matter relating to the Canadian National Railways' pensions not later than September 17, 1985.

That the Sub-committee be empowered to send for persons and records, to sit while the House is sitting, to sit during periods when the House stands adjourned, to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it.

That the Sub-committee have the power to retain expert, professional, technical and clerical staff.

ORDERED,—That, pursuant to the Sub-Committee's Order of Reference dated Tuesday, May 28, 1985, that the deadline for submitting the final report of the Sub-Committee on Canadian National Railways' Pension System to the Standing Committee on Transport be extended to Friday, April 11, 1986.

The Standing Committee on Transport
has the honour to present its

SEVENTH REPORT

In relation to its Order of Reference of Wednesday, April 17, 1985 respecting the Canadian National Railways' Pension System, your Committee has delegated the study to a Sub-committee.

The Sub-committee's report is as follows:

The Sub-committee on the Canadian National Railways'
Pension System of the Standing Committee on Transport
has the honour to present its

SIXTH AND FINAL REPORT

In accordance with its Order of Reference dated Tuesday, May 28, 1985, your Sub-committee has considered the issue before it and submits the following report.

ACKNOWLEDGEMENTS

Our Sub-committee has heard testimony from a cross-section of Canadian National Railways and railway pensioner groups and individual pensioners and survivors, as well as from the Canadian National Railways and Canadian Pacific Rail themselves. We wish to extend thanks to the witnesses who appeared before us in Vancouver, Winnipeg, Moncton and Ottawa and especially to the Canadian Railway Employees Pension Association and the National Council of CN Pensioners Associations Inc. who have been working for years on this particular issue (see Appendix C). We are also grateful for the considerable number of briefs, letters, and other written information we have received from railway pensioners and other interested persons (see Appendix D). The testimony we have received has been invaluable, and has been a major tool in the preparation of this Report.

The Sub-committee acknowledges with thanks the excellent work of its staff. In particular we thank our Clerk, Diane Tremblay-Bernier, who managed the administrative, financial and logistical underpinnings of the study, and our central research team, on whom we relied to analyze the evidence and draft our report: R. David Radford, Study Director, Mildred J. Morton, of the Library of Parliament, Legal Counsel and Research Associate, and David R. Brown of Eckler Partners Limited, our actuary. We also thank Hart D. Clark who provided us with important background information.

When the Sub-committee began its work we asked officials from Canadian National to give us an initial briefing. We are grateful for their presentation, and for their gracious cooperation in meeting our many demands for factual information about the Canadian National Railways' Pension Plan.

We wish to express our appreciation to federal officials from the Department of Insurance who willingly gave us their time and provided much-needed information.

Finally, the Sub-committee would like to thank the staff of the Committees and Private Legislation Directorate, Isabelle Des Chênes, secretary to the Sub-committee Clerk, the Translation Bureau of the Secretary of State Department and the other services of the House of Commons that have provided administrative and technical support.

**Sixth and Final Report of the Sub-committee on
Canadian National Railways' Pension System
of the
Standing Committee on Transport**

Table of Contents

Preface	1
Chapter 1 Description of the CN Pension System	11
Chapter 2 Problems with the CN Pension Plan	15
Chapter 3 Pensioners' Claims	27
Chapter 4 A Solution for Current Pensioners and Survivors	35
Chapter 5 Survivor Benefits	37
Chapter 6 Eliminating Mistrust — Pension Board and Trusteeship	45
Chapter 7 Eliminating Mistrust — Disclosure	49
Chapter 8 Integration: An Example of Failure to Communicate	53
Chapter 9 Investments	57
Chapter 10 Additional Subjects	57
Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund ..	58
Private Health Care Insurance Coverage for CN Pensioners	60
Disability Benefits	60
Earlier-than-Early Retirement	61
Reciprocal Transfer Agreements	62
Northern Allowances	62
Book/Market Valuations	64
Buy-Back of Pension Service	67
Conclusions	71
Summary of Recommendations	77
Glossary	83
Appendix A Legal Opinion Prepared for the Sub-committee by Donovan W.M. Waters, Professor of Law, Barrister and Solicitor	84
Section 1: Ownership of the Pension Fund	85
Section 2: Fund Administration	90
Section 3: Obligations of CN to Fund the Pension Plan	96
Section 4: Assets of the Pension Fund	104
Addendum	105
Appendix B Details of a Scheme of Distribution of the Experience Gain with the Survivor Benefit Adjusted to 60 % of the Retirement Benefit	109
Appendix C Witnesses	115
Appendix D Submissions	119
Appendix E Sub-committee Staff	119

PREFACE

The CN Pension Plan is one of the larger pension plans in Canada. At the end of 1984 its assets totalled about \$3.7 billion. Its operations affect the lives of many people: CN employees, CN pensioners and their survivors.

This Sub-committee is by no means the first group to examine CN pension arrangements. In 1969 as a result of great employee and pensioner dissatisfaction with certain actions of CN regarding the Plan, the House of Commons Standing Committee on Transport and Communications was given a reference to study the financial structure of the Railway and the Pension Fund. In 1973 a dispute arose between railroad unions and management, involving significant increases to plan benefits, among other issues. A Conciliation Board headed by Mr. Justice F. Craig Munroe was set up to bring about an agreement between the parties. The Board addressed important issues about the costs of the disputed benefits and how the determination of costs should be considered in the bargaining process. Later that year the Minister of Labour appointed Professor John J. Deutsch as head of a one-member Commission to inquire formally into the cost of the disputed plan amendments. Professor Deutsch provided an independent determination of the costs and the wage value to employees of pension improvements for the life of the collective agreement, as well as the effect of proposed changes to the Canada and Quebec Pension Plans on these costs.

However, pensioner and employee concerns regarding the CN Plan did not abate after all this activity. As a result, in 1975 the Minister of Labour set up another one-member Commission headed by Dr. Noel A. Hall to undertake a comprehensive inquiry into the benefits, financing and administration of both the CN and CP Plans. Dr. Hall submitted his report in 1976. The Report made two recommendations with respect to the CN Plan: that the trusteeship of the Plan be taken away from CN and put into the hands of a trust company, and that a 1% payroll tax be levied on CN and CN employees to provide a fund —

called by Dr. Hall a “Heritage Fund” — to provide full cost-of-living increases for current pensioners and their survivors. Neither recommendation was implemented.

From 1976 onward, Parliamentary standing committees have continued to hear from pensioners and pensioner groups. Pensioners forcefully presented their concerns to the House of Commons Task Force on Pension Reform in 1983.

Though we are not the first to deal with the CN Pension Plan we hope, with respect to some issues, to be the last. We have tried to explore pensioner concerns as thoroughly as possible. We feel that some are without foundation, and we attempt to explain how we have come to this conclusion as clearly and as carefully as possible. We have also provided a considerable amount of background information for the general reader, who is as likely to be as unfamiliar with the intricacies of pension arrangements and the complexities of the CN Plan as we were when we started our study.

We especially want to express our respect and admiration for the pensioners who sent us briefs and letters and who appeared at our hearings. We hope our Report is worthy of their concern, their energy and their determination.

CHAPTER ONE

Description of the CN Pension System

1-1 In reading the material before us, the briefs and presentations made both to this Sub-committee and to those who have addressed the issue in the past, it becomes clear that very few Pension Plan members, either active employees or pensioners, understand their pension arrangements. We do not blame Plan members for this. In another chapter we will discuss what we perceive to be the reasons for the confusion, and what can be done to improve the situation. However, because there is so much misunderstanding about the CN pension system, and some familiarity with it is necessary if the problems are to be understood, we think it important to describe some of its elements: the two plans which make it up, the benefits they offer, and the way benefits are funded and administered.

1-2 There are two CN Pension Plans. One, called the 1935 Plan, was established in that year. The other was established in 1952 as part of the 1935 Plan. Because it was revised in 1959, it is known as the 1959 Plan. The 1935 Plan was essentially a voluntary plan; employees could choose to contribute to it or not. Since 1959 all those hired by CN have had to become members of the 1959 Plan. At the end of December 1984 there were 893 employees enrolled in the 1935 Plan, and 1,057 pensioners or their survivors receiving benefits from the Plan. As of the same date there were 63,741 employees enrolled in the 1959 Plan and 43,294 pensioners or survivors receiving benefits from it.

1935 Plan — Retirement Benefit

1-3 The 1935 Plan provides two retirement benefits. There is a basic pension of \$25.00 per month upon retirement at age 65. All 1935 Plan members receive this benefit without having to contribute anything to the Plan. The more substantial

retirement benefit is an annuity, that is a series of payments which are provided by a lump sum. The amount of the lump sum, and the pension payments, depend on voluntary contributions to the Plan. Employees may contribute an even percentage of their earnings each year, to a maximum of 10%. CN is in turn obliged to credit to the employee's pension account an amount equal to these contributions up to 5% per year. It should be noted that until 1947, CN was not required to match employee contributions for the first 10 years of service. The lump sum to be annuitized is equal to the sum of employee contributions together with compound interest, and the amounts credited to the employee's account by CN together with compound interest at the same rate. Interest on accumulated employee contributions is not determined by the interest actually earned on these contributions, rather, it is set by the CN Board of Directors. The Plan guarantees that in no case will interest credited be less than the average return on long-term Canadian government bonds minus 1/4%, as assessed and recalculated by the Board of Directors every 3 years.

1935 Plan — Survivor Benefit

- 1-4 When the employee retires, the member may choose to receive a pension with or without a survivor benefit, with payments guaranteed for a certain period or a pension which has both of these features. If the benefit lasts for the pensioner's life only it will be greater than the pension with the guarantee or the survivor feature. The Plan provides for a discretionary survivor's pension should the contributor die before reaching age 65, and for a pension to be paid to long-service employees who retire between ages 55 and 64, or retire because they are disabled.
- 1-5 The 1935 Plan could be described as a defined contribution plan because amounts which CN and the employees must contribute to produce the benefit are fixed. However, the Plan does not have all the characteristics of such plans, as will be explained in the section on funding which follows.
- 1-6 All but 53 active employees now enrolled in the 1935 Plan — that is, 840 employees — are not contributors to the Plan. Their only benefit when they retire will be the basic pension of \$25.00 per month. Contrary to what is implied in some of the briefs it appears that existing pensioners did not contribute to the 1935 Plan in great numbers. Enrolment figures for 1958 indicate that the Plan was not popular. In that year forty-nine percent of all CN employees were not contributing to any plan at all. About 70% of the employees contributing to a plan were contributing to the 1959 Plan rather than the 1935 Plan.

1959 Plan — Normal Retirement Benefit

- 1-7 The 1959 Plan is a more complicated arrangement. It is a defined benefit plan. That is, the benefits are fixed by a formula, although total contributions to the Plan are not. This aspect of the Plan will also be discussed in the section on funding. Since 1975 the benefit for an employee who retires at age 65, the normal retirement age, has been a "2% best average benefit", integrated with the Canada or the Quebec Pension Plans (C/QPP). Employees receive a pension equal to 2% of the average of their last

or best 5 years of earnings, multiplied by the total number of years of service to a maximum of 35 years. Integration with the C/QPP means that for years of service from 1967 on, when C/QPP benefits were first paid out, the 2% benefit is made up of both a company pension and the C/QPP for all earnings up to the maximum on which C/QPP is payable (this amount is called the Year's Maximum Pensionable Earnings or the YMPE). In the case of the CN Plan, the company benefit becomes 1.3% of earnings up to the YMPE, and 2% over that amount multiplied by years of service.

- 1-8 The Plan did not always provide a 2% benefit on retirement. The original provision was for a sliding scale benefit, which ranged from 1% for the first 20 years of service to 1½% for each year of service over 30. By 1965 the Plan was improved to provide a benefit of 1½% for all years of service. This provision was fully retroactive; that is, it applied to all years of service for anyone who retired in 1965 or later. (However, the benefit was also integrated with the C/QPP in 1966; the effect of integration was to set the CN benefit at 1% of earnings up to the YMPE for all years from 1966 on). In 1973 the benefit became an integrated 2% benefit retroactive to 1956. In 1975 the 2% benefit was made retroactive for all years of service. Both improvements were the result of union-management negotiations.

1959 Plan — Survivor Benefit

- 1-9 The 1959 Plan has a number of important supplementary benefits. There is a survivor pension equal to 50% of the retirement pension. This pension is not a voluntary option, it is part of the retirement benefit. The survivor benefit is also payable to survivors of contributors who die in service prior to retirement, and to common law spouses. However, it is not payable to spouses who marry the member within one year before retirement, or any time after retirement. If the spouse is more than 15 years younger than the contributor, the pension is reduced by 1% for each year of the difference above the 15-year limit. There is some provision for Plan members who leave no survivor or whose survivors are not eligible to receive the survivor benefit. For a period after the date of retirement; should the pensioner die within 10 years of retirement, some benefit will be paid to the estate. Of course this benefit is in no way equivalent to the survivor pension, which is payable for the survivors's lifetime regardless of when the contributor dies.

1959 Plan — Early Retirement Benefit

- 1-10 The Plan has two early retirement provisions. Employees who retire between ages 60 and 64 and who have worked for CN for 25 years or more receive a pension calculated in exactly the same way as the pension payable at age 65, the normal retirement age; the formula is not changed to reduce the benefit because the employee has retired earlier. Of course if the employee retires with less than 35 years of service, his benefit will be less than the maximum. The second provision is often called by pensioners the "earlier-than-early-retirement" provision. Employees who retire between ages 55 and 59 and who have worked for CN for 30 years or more receive a pension which is reduced. The reduction factor is the ratio of years of service to years of service plus the difference between 60 and the age at which the employee retires, so

that the minimum pension payable is 30/35 or about 86% of the unreduced pension. At present the average age of retirement at CN is about 62.

1959 Plan — Integration with OAS

- 1-11 Employees who take early retirement are not eligible for benefits under the public pension plans — the Old Age Security benefit (OAS) and the CPP pension, which are now payable at age 65. The 1959 Plan has a voluntary feature which allows those retiring early to bridge the gap somewhat by receiving a benefit which is initially higher than it would normally be and lower after age 65. This is known variously as “OAS bridging”, “OAS integration”, or “notching”. This feature of the Plan has been widely used; however there has been a great deal of misunderstanding about its operation among older pensioners. It should be noted that the QPP benefit may be paid from age 60 with an actuarial reduction. By federal-provincial agreement in December 1985, a similar arrangement for a flexible retirement age will be introduced into the CPP.

1959 Plan — Disability Benefit

- 1-12 The last benefit of the Plan to be discussed here is the disability benefit. It is payable to employees with 15 or more years of service who must retire as a result of disability. As defined by the Plan, a disability is a disorder which prevents an employee from being unable to do his or her usual job, and may be a physical or mental disorder. A CN medical officer determines whether an employee is disabled or not. The pension is calculated in the same way as the retirement pension, without reduction. Again, though, the benefit will be calculated on the basis of fewer years of service.

1959 Plan — Buying Back Years of Service

- 1-13 In 1970 CN employees who had not enrolled in the 1959 Plan at its inception were given the opportunity to join the Plan and to buy back those years of service to which they had not contributed. In 1978 all employees in the 1935 Plan were actively encouraged to join the 1959 Plan by their unions and by CN. In 1979 the unions negotiated the buy back of 120 months (10 years) of service for all members who had joined the Plan in 1978, and in 1982 they negotiated the buy-back of all remaining years of service for those members who had accepted the 1979 buy-back. In many cases the decision to buy back service cost employees large sums of money, over and above amounts they may have paid into the 1935 Plan. A number of employees do not understand how these costs were calculated.

1959 Plan — Vesting and Portability

- 1-14 Most CN employees are long-service employees who stay with the company until they retire or are forced to retire because of a disability. There are separate plan

provisions for employees who leave CN before retirement. Only the 1959 Plan provisions will be described here.

- 1-15 Any employee who has worked for at least 15 years but who is under age 45 has the choice of taking his or her contributions out of the Plan with interest, or vesting the contributions, that is, receiving a pension calculated on the basis of years of service at the time the employee leaves CN. Contributions must be refunded on the employee's leaving CN with interest compounded at 3% up to 1976 and 4% after that. If the employee chooses to vest the contributions instead, the pension will be deferred — payable without reduction from age 60 on or with reduction from age 55 on. In a few cases, where what is called a "reciprocal transfer agreement" has been negotiated between CN and another employer, it will be possible to transfer the contributions credited to the employee to the pension plan of the new employer. Such agreements exist between the CN and the federal public service and a number of Crown corporations. However, there is no guarantee that amounts transferred on account of the deferred benefit will "buy" the same number of years of service in the new pension plan. This is another feature of the CN plan which has not been well understood. Proposed federal pension benefits legislation introduced in December 1985 will substantially change these vesting and portability provisions.

- 1-16 The present *Pension Benefits Standards Act* (PBSA) requires the contributions of any employee to be automatically vested if the employee has worked for at least 10 years and is age 45 or over when he or she leaves CN. This means that the employee does not have the choice of taking back contributions. Employees who are not old enough or have not worked long enough to be eligible for a vested pension receive their contributions with interest.

The Funding Process

- 1-17 To fund a pension plan is to make some sort of arrangement for financing the promised benefits. **Funding does not necessarily involve the existence of a fund: an employer might choose to pay the benefits owing each year out of available revenue.** This is risky for plan members, since there might not be enough income in any one year, or the employer might go out of business. In either case pension payments would stop, temporarily or permanently. Despite the possibility of this happening there was no legislation in Canada which required employers to create a separate fund for pension benefits and ensured the solvency of the fund, until Ontario passed the *Pension Benefits Act* in 1963. There was no comparable federal legislation until 1967 when the *Pension Benefits Standards Act* came into force.

- 1-18 In order to discuss CN's funding arrangements intelligibly it is necessary to set out some of the principles behind the funding of pension plans. In the case of an arrangement such as CN's 1935 Plan, building a fund is not a problem. The fact that the contribution is defined determines the funding process; all the employer has to do is to make the agreed contributions annually and invest the money. Indeed, a defined contribution plan is ordinarily characterized as one which imposes an obligation on the employer to fund in this way.

- 1-19 Funding a defined benefit plan is more complicated. There is in fact no feature to define a funding arrangement, only a defined benefit formula, which provides no direction at all. For each employee the employer is liable for an amount that is indeterminate until the employee retires or leaves the firm (at that time earnings and years of service are known), and is not completely determined until the employee and survivor have both died. As a result, the calculation of plan costs and the determination of a reasonable method of providing for these costs year by year involves making estimates on the basis of actuarial assumptions.
- 1-20 One must make assumptions about the workforce, its size, the number of employees who will stay until retirement or be eligible for a disability pension, or who will leave but will still be entitled to a deferred benefit. Because the benefit is based on best average earnings, assumptions must be made about what these earnings will be. This in turn entails a range of economic assumptions about the firm's productivity, perhaps the country's productivity, inflation and its effect on wages. Mortality assumptions are necessary since the benefit must be paid out over the lifetime of the employee and survivor.
- 1-21 Most of the benefits will be paid many years after funding decisions are made. This requires an assumption about the value of the accruing contributions in relation to the value of the benefits when they are actually paid. What is fundamental to this particular assumption is the fact that the cost of paying out future benefits will be less than the cost of paying out the same benefits at the present time, since the accruing contributions will earn interest. Another way of saying this is that the cost of future benefits should be discounted if they are to be expressed in terms of their value today or "present value". For this reason, this particular assumption must be thought of in two ways: as a discount rate assumption, because it represents a belief about the present value of the future benefit and the future accruing contributions; and as an interest rate assumption, which is the way it is most often described. This assumption together with the wage-inflation assumption are the most important assumptions in the funding process. If either is increased even by 1%, the determination of the present value of the benefits will change significantly, as will the amount needed to fund the plan.
- 1-22 The assumptions which form the basis of funding decisions are educated guesses about the future. The only thing certain about them is that they are likely to be wrong. It follows that they must be regularly tested against experience, and changed if there is reason to think that they are no longer appropriate. The process of valuation and change could be used for purposes which are other than that of ensuring a fit between assumptions and experience. For example, one might decide to set the interest rate assumption at a high level in order to reduce the contributions necessary to fund the plan. In Canada, opportunities for questionable actions of this kind are checked in two ways. First, the process is carried out by actuaries, who are professionals adhering to principles and standards which cannot be compromised by the firms which employ them. Second, pension benefits legislation provides for annual regulation of the funding process and administrative review of the valuation process every three years.
- 1-23 A second point to note is that there is more than one acceptable way to spread assumed costs over the lives of active employees. With respect to a plan to which

employees contribute, one such method could theoretically involve the employer matching employee contributions, as percentages of payroll. As a matter of fact, the most common funding methods for contributory plans do not involve employer matching. In most cases, an appropriate total yearly contribution is determined, employee contributions are subtracted from that amount, and the employer is liable for the rest.

1-24 One last point about funding is relevant to the discussion which follows. For some part of the life of a defined benefit plan, the plan will probably not be fully funded. That is, the liabilities of the plan (the present value of future benefits) will not be fully offset by existing plan assets. The portion which is not covered by assets is called the “unfunded liability”. Two very common situations give rise to significant unfunded liabilities. First, there will be employees who worked for the employer before the plan was started, however normal funding methods are based on calculations from the date the plan is established or the date of entry into the plan, whichever is later. Also, improvements may be made to the plan which apply retroactively to years of service prior to the time change is made. The granting of credit for past service produces a funding discrepancy. These deficits must be funded apart from the ongoing method.

1-25 Reduction and elimination of an unfunded liability are governed by pension benefits legislation. The PBSA requires an unfunded liability arising from the establishment of a plan to be eliminated by payment of equal yearly amounts or fixed percentage of payroll within 25 years of the plan’s starting date. There is an exception for all commercial Crown corporations, including CN, and for the CPR; they have been given 60 years, or until the year 2027, to pay off their initial unfunded liability. Unfunded liabilities resulting from plan improvements made after 1977 must be eliminated in 15 years, otherwise in 1992. In 1976 commercial Crown corporations were also given the choice of eliminating the total unfunded liability then existing by 2006. CN chose to do so. The PBSA refers to payments on the unfunded liability as “special payments”. They are also known as “past service contributions”, to distinguish them from “current service contributions” which apply only for each year of service after the date the plan was established or amended.

1-26 It should be noted that the amount of an unfunded liability is not fixed, but is relative to a plan valuation at a certain time. On later valuation a comparison of plan assumptions with experience might reveal that events have turned out less (or more) favourably than was assumed. The fund is then said to have an experience deficiency (or surplus). This will in turn increase (or decrease) the unfunded liability. As a result, larger (or smaller) payments will be needed to fund the plan. Pursuant to the PBSA, experience deficiencies must amortized over 5 years.

1-27 If it is found that a plan assumption consistently fails to correspond with experience, there will be good reason to change it. If the assumption changes, the unfunded liability will change too. For example, if the interest rate assumption rises and the value of plan assets remains constant, the total liability and the unfunded liability (the difference between assets and liabilities) will fall. If the interest rate assumption falls, the total liability and the unfunded liability will rise.

Funding the CN Plans

- 1-28 Until 1960, CN did not contribute to the funding of benefits promised under the 1935 Plan during an employee's pre-retirement years. It did fund the benefit at retirement so that pensioners' obligations were fully funded. This method of funding is known as "terminal funding". Pension benefits legislation does not now permit it, but it was acceptable as a method until 1967. Employee contributions were placed in two trust funds, the "Annuity Trust Fund" and the "Supplemental Annuity Trust Fund" (which received contributions for the first 10 years of employment). The assets of these funds were kept separate from the revenues and assets of CN. Employee contributions were invested in Canadian government bonds. When an employee retired, CN paid into the funds an amount equal to that credited to the employee's account (including compound interest which was based on a notional rate guaranteed by CN). One effect of funding the 1935 Plan in this way was that as long as there were active members (non-pensioners) enrolled in the Plan, the Plan would have an unfunded liability.
- 1-29 As has been pointed out above, although the 1935 Plan involves a defined contribution, it is not, properly speaking, a defined contribution plan. Few pensioners knew that this was the case when they were active members; they assumed that CN made its contributions when they did and the interest credited was that actually earned. There is no indication that CN thought it necessary to explain how this more complicated arrangement worked.
- 1-30 In 1960, with the installation of the 1959 Plan as the dominant plan, CN adopted a funding method of the sort described for defined benefit plans above. Employees continued to contribute 5% of salary, which was now accounted for as part of the current service cost; CN contributed the remainder. Another trust fund was set up — the CNR Pension Trust Fund — into which CN contributions and employee contributions were placed. The Pension Trust Fund assumed the unfunded liability of the 1935 Plans as well as its own. At that time the unfunded liability of the 1935 Plan made up a little over 1/3 of the total. CN began to pay amounts into the Fund equivalent to interest on the unfunded liability at the valuation rate. However, CN made no formal commitment to amortize the unfunded liability and did not in fact make payments to do so. When the PBSA was passed in 1967, the Plan was changed to create an obligation on the part of CN to pay that part of the current service cost which was not paid for by employee contributions, and to amortize the unfunded liability as provided by the Act. There was no requirement in the Plan or otherwise that CN match employee contributions. In 1983 the two 1935 trust funds were amalgamated with the 1959 fund for investment management purposes only.
- 1-31 In 1960 the unfunded liability of the CN Plan was valued at \$325 million. It doubled during the next eight years. On the evidence before the Sub-committee this was primarily due to losses resulting from unanticipated wage increases. It also reflected the effect of improvements in the benefit formula. In 1968 the interest rate assumption was raised from 4% to 7½%, and a wage inflation assumption was introduced. As a result in 1969 the unfunded liability was reduced by \$371 million, that is, to about the initial level. From 1970 until the present, despite special payments, the unfunded liability has increased at each valuation and as of

December 31, 1984 stands at almost \$1.6 billion. The retroactive aspect of the 2% formula added more than \$247 million to that amount. In addition, since 1971 CN has made “ad hoc adjustments” to pensions in pay for all pensioners who retired before the 2% formula was fully introduced in 1975. (In 1985, for the first time an adjustment was made to the pensions of those retired in 1975.) These are permanent (lifetime) increases in benefits payable. Their total actuarial cost is \$338.6 million.

Administration of the CN Pension Trust Fund

1-32 The main administrative tasks with respect to any pension fund are the collecting of contributions, the investing of assets and the paying out of funds. If the fund is a trust fund, in Canada the common law of trust applies to these activities. This will mean, among other things, that fund assets must be kept separate from other assets, that persons designated as trustees are responsible and accountable for the entire administration of the fund, and that the trustees must act solely in the interests of those designated as beneficiaries of the fund.

1-33 Normally, the pension plan itself will set out the amount of employee contributions required, if any, and will indicate in a general way the nature of employer obligations for contributions. Actual amounts required from employers each year will be determined by the plan’s actuaries. The PBSA regulates plan provisions and actuarial calculations to ensure that contributions will be adequate to pay promised benefits. It also regulates the process of paying in contributions to make sure that they are paid when due. The pension plan will probably have some provision relating to investments, which may be general or specific. There is a body of legal decisions which further specify the duty of trustees as investors. In addition, the PBSA sets out rules regarding the kind of investments a pension plan can make. Again, the intention of these provisions is mainly to ensure solvency and so a certain prudence in fund management. The paying out of funds — how much and to whom — is governed mainly by the plan itself.

1-34 In the case of the CN Pension Trust Fund the trustee is the CN itself, which acts through its Board of Directors. As with most pension trust funds, the administrative functions which are theoretically united in the trustee are in fact delegated to other bodies, in CN’s case by company by-laws and the Pension Plan Rules. Investment policy and decision-making is handled by an Investment Committee appointed by the Board. Day-to-day investment decisions are made by a group called the “Investment Division”. The administration of the Plan — the review of applications in order to assess the eligibility of the applicant for a pension, and the determination of the amount of the pension — is carried out by a Pension Board made up of 11 members. Three of the members must be pensioners. Since 1984, Plan Rules have provided for the appointment of one pensioner member who is not affiliated with either unions or management. There is no requirement that pensioners have a say in the determination of investment policy.

1-35 A number of points should be stressed about the powers of those who administer the Pension Fund. First, the powers of the trustees, and the powers of the various boards and officials which are derived from the trustees’ powers, are limited, by

legislation, and by the provisions of the Plan itself and by common law. Second, although the Plan is a creation of the CN, which in theory can amend its provisions at will, changes to the Plan have been a bargaining item with the railway unions since 1973. It is highly improbable that any amendments which significantly affect active members could be made by CN alone. Third, the administrative structure gives pensioners very little opportunity to effect changes in the Plan which might benefit them or to oppose changes which might adversely affect them. It should be added that these restrictions are a common feature of pension plans and are not limited to the CN Plan.

CHAPTER TWO

Problems with the CN Pension Plan

2-1 In its submission to the Sub-committee, CN argued that its pension plan was adequate, if one judged adequacy either by comparing plan benefits with those of significantly similar companies, or by comparing the income which pensioners receive immediately after retirement to the income they receive before.

2-2 The pensioners who appeared before us did not think their pensions were adequate. A major problem for all pensioners is that the CN Plan is not indexed to the cost of living. This has meant that the average CN pensioner who retired just as inflation rates started to climb rapidly in the early 70's has seen the purchasing power of his CN pension cut in half. For a significant number of pensioners, the CN pension Plan, even together with OAS and C/QPP benefits, has not been able to provide an income that would allow them to avoid what they consider to be a serious disruption of their pre-retirement living standards after retirement — a criterion of adequacy which CN has cited with approval in its brief. In the words of one group of pensioners:

Most of the existing pensioners have put in something between 40 and 50 years of dedicated service with CN, and this kind of service is unique in industry in Canada. Although wage levels were not the highest, there was always a feeling that a steady rain soaks the deepest, and that they would be properly protected when they went on retirement. A very high percentage of retirees have paid significant premiums for all the years required by the pension Plan....

Recognizing all these factors, the pensioners cannot understand why the company will not provide a better income protection plan. Our association suggests that the quality of the advertising is about 30% to 35%, on average — that is to cover

inflation — for those who have received awards. However, you must remember that approximately 50% of the retirees have received little or no award. The resulting frustration is general, deep-seated, and bitter in some instances. [Minutes, Issue 9, p. 7.]

2-3 The absence of indexing which for pensioners means indexing to the Consumer Price Index (CPI) is not the only reason why pension benefits are low or are felt to be low. As we have explained in the first chapter, the 2% integrated benefit applies only to those pensioners who retired in 1975 or later. Those who retired before 1975, and there are a significant number, receive a CN pension calculated on the basis of a 1½% formula for most of their years of service. The benefit formula will be even lower for a pensioner who retired before 1965. Moreover, any pensioner who retired in 1966 or earlier receives no C/QPP. Because the C/QPP benefit was phased in over a period of 10 years, pensioners who retired in 1971 or earlier only receive between 1/10 and 1/2 of the maximum benefit.

2-4 Also, CN pension benefits, like those of most comparable defined benefit plans, are based not only on years of service, but on wages earned during those years. Throughout the 1960's, and especially in the 1970's, wages at CN increased rapidly. As a result, CN carmen retiring in 1970, to use one example, would likely receive a significantly lower CN pension than their counterparts who retired 10 or 15 years later. We must emphasize that this is not a problem which can be wholly solved by indexing benefits to the cost of living. As Table 2-1 shows, even if the CN Pension had been CPI indexed, pensioners' total pension income, including OAS and C/QPP (where applicable) would in many cases not have kept up with the average industrial wages (AIW). Since the average CN pensioner earned roughly the average wage before retirement, many of today's pensioners might well have experienced a significant drop in their standard of living between the time they retired and the present, even if their pensions had been CPI indexed. This is of course enhanced when there is no such indexing or the indexing is inadequate.

Table 2-1
Average long service pensioners total income (CN, C/QPP, OAS) at year of retirement and estimated indexed total income in 1985 as a percentage of AIW

	At retirement	1985
1960	58%	53%
1965	69%	66%
1970	81%	71%
1975	103%	105%

2-5 If a pensioner's income is low, the survivor's will be considerably lower. The CN Plan provides a survivor benefit which is 50% of the original pension. The C/QPP survivor benefit is 60% of the original if the survivor does not receive a benefit in his or her own right. A survivor receives only one OAS cheque. In short, a survivor receives just slightly more than half of what the couple received from the CN and public Plans.

2-6 Between 1971 and 1974, CN made adjustments to pensions in pay which applied to all pensioners (and survivors) except those retiring in those years. These were permanent — for life — increases in the pension benefit. But they were “ad hoc”, that is, there was no promise that they would be repeated in future years. As across-the-board increases they were clearly directed at the problem of inflation. From 1975 to the present, after the 2% benefit formula was made retroactive, the ad hoc adjustments continued but they took a new form. From then on (until 1985) they were directed at those who retired earlier than 1975. Also, larger adjustments were given to those who had been retired longest. This measure clearly recognized the special problems faced by those whose wages had been comparatively low, who did not receive a significant C/QPP benefit, and who did not benefit from the 2% formula, but ignored the problem of inflation for all those who retired after 1975. Since 1980, adjustments for surviving spouses have been set at 75% of the adjustment for pensioners, instead of the 50% which they had been previously, again to recognize the special needs of survivors.

2-7 These adjustments have not been enough. Table 2-2 shows how the average long-service CN pensioner has fared with respect to inflation alone.

Table 2-2

Retirement Year	Average annual CPI increase to 1985	Average annual Increase in CN Pension	Average annual Increases in Total Pension Income (including C/QPP and OAS)	C/QPP and OAS benefit as a % of total at retire- ment and in 1985
1960	5.7%	3.1%	5.2%	-/40
1965	6.8%	2.9%	5.2%	-/36
1970	7.8%	2.6%	4.6%	28/46
1975	8.3%	0.2%	3.1%	27/45

2-8 Pensioners have pointed out that many of their number receive pension incomes which are below the poverty line. Certainly, on CN’s own evidence, someone who retired from CN in 1966 after 35 or more years of service may well be living below the poverty line. In 1985 the average CN Pension (including ad hoc adjustments) for those retiring in 1966 was about \$6,278 per year. The old age security benefit — about \$3,340 in 1985 — would bring this amount up to \$9,618. If the pensioner were married and the spouse also received OAS, the couple’s total income from the CN and OAS would be \$12,958 in 1985. By Canada’s most widely used definition of poverty, the Statistics Canada low income cut-offs (LICO’s), this pensioner or couple would be poor, if there was no other source of income. For 1985, LICOs are estimated to be \$10,233 for a single person or \$13,500 for a couple living in one of Canada’s largest cities; \$9,719 for a single person or \$12,814 for a couple living in a middle sized city (of up to ½ million people). A pensioner who retired 5 years later in 1971, and so was eligible to receive ½ the maximum C/QPP is in a slightly better position. On average this pensioner would receive about \$6,684 from CN. The public plans would bring this amount up to \$12,637 if the pensioner were single and \$15,977 if married.

2-9 CN pensioners have written to this Sub-committee and come before us in large numbers. They feel their pensions are inadequate. Pensioners raise other issues as well, and we will discuss these in later sections. In this section we have tried to set out some of the reasons why pensioners feel they way they do.

CHAPTER THREE

Pensioners' Claims

- 3-1 The financial statement of the CN Pension Trust Fund for the year 1984 shows invested assets of \$3.7 billion. Pensioners point out that the contributions regularly taken out of their wages form part of the Plan assets. To that extent, at least, pensioners claim an interest in the Fund. Many feel that amounts to which they may claim must be sufficient to ensure significant indexation of their pensions, and increased benefits for survivors and pre-1975 pensioners.
- 3-2 A number of pensioners make more specific claims with respect to the Fund, claims which call into question actions of CN in regard to the Fund. Many of these accusations have been put forward by members of the Canadian Railway Employees' Pension Association (CREPA) and especially by its President, Mr. Earl White. CREPA has been in existence since December 1971. It consists of 19 branches (4 active and the rest inactive) with a membership totalling 19,000 split equally between pensioners and active employees; CN and CP. It is the policy of the Association to bring its case before the federal Government and Parliament as forcefully as possible and to avoid any dealings with the railways whom they view as adversaries.
- 3-3 CREPA's position with respect to the activities of CN has circulated widely over the years. The Association's arguments were expressly reproduced or referred to in a significant number of the submissions we received; various aspects of these arguments were alluded to in many more submissions. A number of submissions made the point that CREPA's arguments have never been refuted and so they must be true. For this reason the Sub-committee has made an assessment of CREPA's views central to its study.
- 3-4 The Sub-committee has examined not only the CREPA briefs and testimony before us, but also evidence presented by CREPA to the House of Commons Task

Force on Pension Reform in 1983, and to the Standing Committee on Transport in 1982 and 1984. We have given CREPA and its adviser in actuarial matters all the information made available to us regarding the history and status of the Fund. In our hearings, we have through our own actuary, tested the merits of some of CREPA's positions, as represented by its actuarial adviser.

- 3-5 However, CREPA has not been the only pensioner association to question the activities of CN with respect to the Pension Fund. Another group whose arguments we think it important to address is the National Council of Canadian National Pensioners' Associations Inc. (National Council). The National Council was incorporated in 1974. It represents 4 regional and 32 local councils, some of which date back to the 1940's. At present through its associations the National Council represents about 15,000 CN pensioners. It is the policy of the National Council to work together with the CN for the benefit of its members. Since February 1984, the National Council President has been one of the three pensioner representatives on the CN Pension Board. This policy has been strongly criticized by the President of CREPA, a position which unfortunately divides people who are otherwise united in their goals.
- 3-6 The National Council's position is not essentially different from that of CREPA, but is complementary to it. The group approaches some of the same issues from a slightly different point of view, and deals with some different specific cases. For this reason we will discuss both sets of arguments together.
- 3-7 In the opinion of the Sub-committee, CREPA's position has two major themes. The first concerns the unfunded liability. It is CREPA'S argument that by allowing the Fund to incur an unfunded liability, CN has in effect borrowed money from the Fund, because CN was obliged to put in the money to cover the liability as soon as it arose. Since the total amount of the liability is a loan, CN should have been paying it back with interest at a rate comparable to that obtainable in the market-place. Since 1968, CN has been paying interest at 7.5%, a rate which in recent years has been considerably below rates available in capital markets. CREPA contends that CN's actions have deprived the Fund of monies which could have been used to help pensioners.
- 3-8 CREPA's second theme centres on the investment earnings of the Fund. In recent years, both the book and market rate of return on Fund investments has exceeded the interest rate used by the actuary as a funding assumption. CREPA argues that this must mean that there is more money in the Fund than CN needs to meet its obligations. This excess should be used to help the pensioners.
- 3-9 Underlying both these themes is the assumption that the Pension Fund belongs to pensioners, at least in part; to the extent that pensioners own the Fund, they have a right to the money which can be ascribed to their share.
- 3-10 CREPA makes a number of subsidiary points to support its position that there is or should be enough money in the Fund to improve pensions in pay. CN pensioners have always paid their contributions up front, as 5% to 6½% of salary (currently to a maximum of \$3,500 per year). CN should have made matching contributions. Although CN argues that their contributions to the Fund from 1960 to 1984 averaged

9.8% of payroll (only 6.8% in 1984), a large portion of that total is made up of payments on account of the unfunded liability. In CREPA's view these are in large part payments of interest owing to the Fund — payments on CN's debt to the Fund. They should be entered in the Fund's accounts as investment interest and not as pension contributions. CN has an obligation to match employee contributions for current service and if CN had done this, more money would have been available to the Fund now.

3-11 CREPA is critical of CN's using book value — that is, amortized cost — to measure the worth and earning power of the Fund's assets. If a market value measure were used, the Fund would be worth more than CN states it is and the extra amounts could be used to benefit pensioners.

3-12 Finally, CREPA raises an issue which has long been a sore point with CN pensioners and, at one time, with, active employees as well. In 1968, CN's actuary increased the interest rate assumption used to calculate funding requirements from 4% to 7.5%. As a result of the change in this assumption and others the amount calculated as the unfunded liability was reduced by \$371 million in 1969. (The total amount required to pay current service costs was reduced as well.) Why an increase in the interest rate assumption results in a decrease in pension costs is explained in Chapter One of this Report. Some pensioners feel that \$371 million was somehow extracted from the Fund by CN; it had been owing to the Fund and suddenly, as if by magic, it disappeared. This again, CREPA argues, is money which should have been in the Fund. Had it been, that amount together with accumulated interest could have been used to benefit pensioners.

3-13 An important corollary of all of CREPA's arguments is that CN has refused to acknowledge that there are amounts in the Fund, or has chosen not to turn over amounts to the Fund, which could be used for the benefit of pensioners. These actions of CN, or rather their failure to act, are presented as proof that CN is not capable of administering the Fund for its beneficiaries. (The activities of CN's actuaries and auditors who have reported on CN's pension plan financial statements have also come into question.) For this reason CREPA proposes that CN be removed as trustee of the Fund. This proposal is enthusiastically supported by many other pensioners. They also point to Dr. Noel Hall's conclusions on this issue in 1975:

I am of the firm opinion that the current trusteeship arrangements contravene the spirit (if not the letter) of the Department of National Revenue regulations concerning registered pension plans. I am also satisfied that the current trusteeship arrangements are contrary to the aims of the Pension Benefits Standards Act.

3-14 CREPA argues that CN has failed to do what it ought to have done. The group does not claim that CN has in fact abstracted money from the Fund and used it to its own advantage. Nor does CREPA seem to claim that CN has violated any law by failing to make what it considers to be necessary contributions to the Fund or by failing to use what it considers to be excess assets for the benefit of pensioners. Its position is that while CN's activities might well be legal, if they are, the laws must be changed to prevent CN from doing similar things in the future.

- 3-15 The National Council's arguments center around the unfunded liability. They argue that because CN is allowed to amortize payments to 2006, CN gains a benefit that employees do not have: the ability to reduce their total contribution by paying in inflation-reduced dollars. The National Council also argues that throughout the history of the Fund, CN has structured its affairs in such a way as to increase the unfunded liability. As a result CN has reduced its own costs by delaying payments and frustrated pensioners' claims by arguing that until the unfunded liability is eliminated CN can do nothing for pensioners.
- 3-16 In support of its arguments, the National Council points to evidence presented by CN itself in an appendix to their presentation. The evidence is summarized here in Tables 3-1 and 3-2.

Table 3-1
Contributions to the CNR Pension Trust Fund made
by CN and Employees from 1960 to 1984
(000 omitted)

	Employee Contributions	CN Contributions
Current Service	\$1,083,823	\$ 615,379
Past Service	* 134,280	**1,521,690
Total	\$1,218,103	\$2,137,069

* For employees this refers to amounts paid for buy-backs.

**For CN this refers to special payments on account of the unfunded liability.

Table 3-2
Contributions to the CNR Pension Trust Fund made
by CN on account of current service, 1980 - 1984
(000 omitted)

Year	Current Service Contributions
1980	\$ 54,246
1981	\$ 66,954
1982	\$ 70,090
1983	0
1984	0

- 3-17 Table 3-1 shows that the 70% of CN's contributions to the Fund have been on account of the unfunded liability. Because the amortization period is long, most of these payments have not yet gone towards reducing the "principal" but have just ensured that the principal is not increased. The National Council sees these payments as being made in cheap dollars.
- 3-18 From Table 3-2 it is clear that in 1983 and 1984 CN reduced to zero the contributions which it was required to make for current service. As the National Council points out, CN was able to do this as a result of a plan valuation for the year

1981, which was carried out at the end of 1983. This valuation revealed a surplus of \$126 million, which was used to reduce CN's contributions. What this means, the National Council argues, is that while CN chooses to spread the bulk of its pension costs over future years, it chooses to take immediate and full advantage of the favourable experience of the Fund by reducing its own operating expenses.

3-19 Like CREPA, the National Council does not claim that CN has done anything illegal. It recommends a number of changes to pension benefits legislation which are consistent with CREPA's proposals, including the requirement that CN's current service contributions be comparable if not equal to employee contributions. In addition it recommends that restrictions be placed on the ability of CN and other employers to amortize the costs of pension benefits.

3-20 The admission that CN's activities may be legal is an important qualification to the pensioners' position. The Sub-committee would like to emphasize that it has found that the CN has done nothing with respect to funding the Plan or paying benefits out of the Fund that other employers in Canada have not done. If laws must be changed to force CN to act in ways which pensioners propose, these laws must affect other employers as well.

3-21 The Sub-committee has thought it necessary to have an opinion as to whether the activities singled out by CREPA and the National Council are legal or not. The opinion is attached to our Report as Appendix A. Our legal adviser has concluded that none of these actions is illegal, with the possible exception of CN's retaining the role of trustee of the Fund after pension benefits legislation was introduced in 1967.

3-22 Like both pensioner groups the Sub-committee does not feel that the legality of CN's actions decides the issues before it. We must also consider whether these actions are in fact undesirable, and whether the law ought to be changed to reflect this conclusion. After much careful thought, the Sub-committee has concluded that no excess amounts are somehow hidden in the Pension Fund, and none are owed to the fund through omissions of CN as described by CREPA. We also conclude that the National Council is wrong in claiming that from the inception of the 1959 Plan, CN has manipulated its funding to its own advantage and the detriment of pensioners. We see no reason to recommend major changes to pension benefits legislation of the sort endorsed by both groups. However, we have also concluded that events in 1983 and 1984 show that CN does not have completely clean hands with respect to its treatment of the Fund, and we propose to make a recommendation in this regard.

3-23 Before dealing with the pensioners' specific arguments, we would like to discuss briefly the general claim that the Fund belongs to pensioners. It is generally accepted that pension benefits are deferred wages: in the long run employees give up present benefits (and, in contributory plans, a fixed percentage of their wages) in order to receive amounts when they retire. An employer must set up a fund to ensure that these benefits are paid. There is no doubt that in law this fund, like all trust funds, must be run for the benefit of the beneficiaries — the CN Plan members, which includes CN pensioners. But all these facts do not imply that pensioners — or actives or CN for that matter — own the Pension Fund in the ordinary sense of the word. Here we would refer the reader to the answers to question 1 in our legal opinion.

- 3-24 To own something in the ordinary sense is to be able to do what one wants with it, more or less. In this sense, one owns a savings account or an RRSP (subject to the restrictions imposed by Revenue Canada). However what control pension plan members have over trust fund assets depends solely on the terms of the trust and legislation governing the trust. As we have explained in the first section, it is CN as trustee which is responsible for investing Fund assets. CN is guided by Plan Rules, by general trust principles — for example to act on behalf of all Plan members, and to refrain from favouring one set of Plan members over another — and the specific investment guidelines set out by pension benefits legislation. It is also CN as trustee which is responsible for paying amounts out of the Fund, in accordance with the terms of the pension Plan, pension legislation, and whatever aspects of the common law of trusts are consistent with these two. If pensioners feel that CN has mishandled Fund assets they have a right, as beneficiaries, to ask CN to give back the amounts owing to the Fund, and even to ask the courts to dismiss CN as trustee. But pensioners cannot simply say to any trustee, whether it be CN or any other, as they could to the financial institution which holds their RRSPs: “We have contributed so much money over the years which has earned interest; it is our money, and we want you to pay it out in a way that benefits us.”
- 3-25 To return to the specific arguments of CREPA and the National Council, the Sub-committee does not accept CREPA’s claims regarding excess earnings of the Fund, as set out in numerous CREPA briefs. It is true that in recent years the Fund has generated more money in interest than its interest rate assumption anticipates. However, the interest rate assumption is not the only one used to determine the cost of providing promised benefits. As we have pointed out in Chapter One, a number of other assumptions are also necessary: about the rate and extent of wage increases; the mortality rate of the Plan members, and so on. In each of these cases events may prove the assumptions to have been too conservative. But events may also prove one or another of the assumptions to have been overly optimistic, so that more money may be needed to fund the Plan than was assumed. Thus in assessing whether the assets of a plan are greater than are necessary to pay out benefits one must not only focus on the interest rate assumption and its relationship to actual interest rates; rather, one must assess all the assumptions and their relationship to experience. This notion of an excess with respect to a fund’s actuarial assumptions is called an experience surplus or gain. It must be stressed that the result is relative to the specific actuarial valuation. Actuaries might at a later time compare the assumptions with experience and conclude that there is a deficit, an experience deficiency or loss.
- 3-26 We have reviewed the history of the CN Fund since 1960. In our view there has been no significant experience surplus in the Plan until 1980. CREPA has claimed excess amounts in the Plan since 1976. A review of the 1984 valuation, which covers the three-year period between 1982 and the beginning of 1985, shows an experience surplus of only \$29 million. As Table 3-3 shows, the amount of interest in excess of the interest rate assumption, which counts for most — though not all — of the experience gain, is offset by the unfavourable experience with respect to other assumptions, in particular the wage and salary assumptions. For these reasons we find CREPA’s calculations and claims as to excess amounts in the CN Fund unacceptable.

Table 3-3

Estimated sources of experience gain or loss: 1982-84	\$ millions
1. Investment income for the 3 years in excess of 7% assumed	+ 386
2. Liability increase because of actual wages and salary increases higher than assumed	- 255
3. Liability increase resulting from the use of exact data on allowable service, instead of previous approximation	- 41
4. Higher than expected rates of disability and early retirement	- 50
5. Sundry gains and losses	<u>- 11</u>
	+ 29

(This table eliminates certain changes indicated in the 1984 valuation which we define as assumption and method changes.)

3-27 The Sub-committee feels that the arguments which center around the unfunded liability arise in part from a misunderstanding about the origin of the unfunded liability. Behind much of the discussion of this subject — both that of CREPA and the National Council — there is the implication that the unfunded liability of the 1959 Plan is the result of CN's practice of terminally funding the 1935 Plan, including the defined benefit provisions of that Plan which were introduced in 1952; or if not that, at least the implication that by allowing the unfunded liability to exist, CN is practicing a form of terminal funding, delaying payment until some date in the distant future. This is simply not the case.

3-28 As we have briefly explained in the first chapter, CN's unfunded liability arises mainly from 4 sources: the application of initial plan benefits and subsequent benefit improvements (especially the increase from 1.5% to 2.0%) retroactively to all years of service; the granting of ad hoc increases to pensioners; the decision to allow employees to buy back years of service in the Plan; and from experience deficiencies and assumption changes. Table 3-4 which has been developed by the Sub-committee's own actuary sets out the amounts which can be ascribed to these sources.

3-29 Pensioners are often incredulous when they see these amounts. They wonder how an ad hoc adjustment, such as the one granted in 1984, could be said to cost \$45.7 million when CN actually paid out to pensioners a total of \$6 million extra in that year. What is forgotten is that CN has so structured the adjustment that it is promised to the pensioners and survivors for the rest of their lives. The \$45.7 million represents the present value of these future payments.

3-30 **As a result of the benefit increases for actives and pensioners CN's own costs — amounts they had to contribute to the funding of Plan benefits — did not decrease, they increased and show up as past service contributions.** Employee contribution rates increased too, but only twice, from 5 to 5½%, the rate in effect between 1962 and 1964, and from 5½ to 6½% in 1965. These rates were not increased when the 2% benefit was introduced, nor as a result of the buy backs. Granted, the amount by

Table 3-4
CNR Pension Plan — History of Unfunded Liability 1960-1984

(All amounts in \$ millions)

Year	Unfunded Liability Balance, Beginning of Year	Liability Increases				Principal Payments by Company	Unfunded Liability Balance, End of Year
		Pensioner Increases (Ad hocs)	Other Benefit Changes	Experience Losses (Gains)	Changes in Actuarial Assumptions		
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1961	325.0						
1962	325.0		41.0	22.3	6.7		395.0
1963	395.0						395.0
1964	395.0			49.0			444.0
1965	444.0						444.0
1966	444.0		97.0	94.0			635.0
1967	635.0			40.0		0.7	674.3
1968	674.3					2.9	671.4
1969	671.4				(371.0)	0.3	300.1
1970	300.1		42.8			0.6	342.3
1971	342.3	56.7				2.3	396.7
1972	396.7	19.2	44.9	47.4		4.6	503.6
1973	503.6	11.2	197.3			9.8	702.3
1974	702.3	23.6		31.6		12.0	745.5
1975	745.5	23.0	40.0			14.8	794.5
1976	794.5	22.3		121.5	145.5	25.1	1,058.7
1977	1,058.7	14.4				1.1	1,072.0
1978	1,072.0	15.5		43.8	128.0	20.0	1,239.3
1979	1,239.3	15.5	3.6			45.8	1,212.6
1980	1,212.6					41.7	1,170.9
1981	1,170.9	39.1	(28.4)	(333.6)	658.8	7.8	1,499.0
1982	1,499.0	26.0	76.0			18.9	1,582.1
1983	1,582.1	25.6		(109.7)		0.4	1,497.6
1984	1,497.6	45.7		(77.0)	47.5	(55.2)	1,569.0
		<u>337.8</u>	<u>514.2</u>	<u>(70.7)</u>	<u>615.5</u>	<u>153.6</u>	

which CN's contributions increased was less than it would have been had CN paid the cost of these adjustments immediately, or had amortized them over a shorter period of time. But it is arguable that if CN had been required to do either of these, the company would never have consented to the improvements and adjustments in the first place. Certainly CN intentionally increased the unfunded liability in these cases. But it did not do so to delay payments which it had originally undertaken to make; rather to spread out extra costs which it had assumed for the benefit of actives (who would be pensioners in the future) and current pensioners.

3-31 We now turn to the experience deficiencies and assumption changes. What follows is a simplified reconstruction of events on the basis of evidence submitted by CN. From 1960 to 1968 the Fund's interest rate assumption was 4%; there was no wage inflation assumption. During that period investment earnings rose from 4.38% in 1960 to 5.64% in 1968, but salary increases compounded at 5%. The result was a series of experience losses totalling \$205 million. In other words the pension liability — the total amount owing to pensioners and to actives when they came to retire —

was increasing faster than was originally assumed when contributions were set and investment earnings estimated.

3-32 The assumptions were reviewed in 1968, probably as a result of the introduction of federal pension benefits legislation, and in the light of unfavourable past experience. The interest rate assumption was changed to 7½% and a 4% wage inflation assumption was introduced. These changes reduced the assumed cost of Plan benefits, including the unfunded liability, and so reduced CN's contributions for the period of the valuation, since employee contributions were fixed. Is there a case for arguing that Plan actuaries, at CN's instigation, manipulated these assumptions to bring about these results?

3-33 With hindsight it is arguable that the 1968 interest rate assumption and wage inflation assumption were both overly optimistic. Investment earnings had grown since 1960, but only to 5.64% (however, earnings rates on new investments were higher than that figure). In the light of wage growth since 1960, the 4% assumption was at the lower end of a reasonable range. However, while CN did immediately benefit from the 1968 valuation, the experience of subsequent years went against the company. Wage inflation from 1969 to 1980 was 10% per year compounded, and investment earnings did not exceed 7½% until 1978. For this reason a total of \$244 million in experience losses was recorded for the years 1972, 1974, 1976 and 1978. (See Table 3-4.) These losses, which had to be amortized over 5 years, caused CN's contributions — both current and past service — to rise. In 1976 and 1978 Plan actuaries changed some assumptions, presumably to more permanently reflect unfavourable wage experience. This again increased Plan costs by \$273 million.

3-34 In 1980 for the first time the Plan showed an experience gain of \$333 million, 55% of which could be ascribed to favourable investment earnings. Notwithstanding this favourable experience the Plan actuary decided to strengthen the assumptions. The wage-inflation assumption was increased and the interest rate assumption lowered from 7½ to 7%, a change to the detriment of CN which CREPA has never recognized. This resulted in an initial increase to the unfunded liability of about \$659 million. The reduction in the interest assumption viewed by itself looks too conservative. Taken together with the wage-inflation assumption, it produced the desired strengthening: in calculating the pension liability the magnitude of the difference between the wage assumption and the interest rate assumption is more significant than the value of each assumption alone. Some of the experience gain under the old assumptions was used to eliminate all special payments on account of the 1977 and 1978 ad hoc adjustments and the 1978 experience deficiency, and also to reduce the special payment on account of the initial unfunded liability for the following year, 1981. The balance of the experience gain was subtracted from the deficiency which arose from the changes to the interest and wage assumptions. The net effect was an increase in the unfunded liability of \$392 million, and an increase in future special payments and current service costs, the converse of the situation in 1968.

3-35 To summarize, the assumptions of the 1968 valuation may be questionable and they did benefit CN in the short-run. However, other assumption changes, notably those in 1980, were made to CN's detriment. Moreover, experience deficiencies (not to mention the effect of increases in the benefit formula, ad hocs, and so on) restricted

CN's ability to take advantage of the cost reductions brought about by the 1968 valuation.

3-36 Another way of assessing whether pensioners are paying more than their fair share of the costs of their benefits up front, is to compare the actuarial cost of these benefits with the amount of contributions paid by the pensioner, accumulated at the earnings rate of the Plan. In its Summation before the Sub-committee in December 1985, CN produced a very rough approximation of such a calculation for the years 1970 to 1984, which we reproduce in Table 3-5, at the end of this Chapter. We have examined CN's material. We feel that it is a rough but fair attempt to determine how much employees have paid towards the cost of their benefit. We have done our own calculations based on figures submitted to us by one pensioner, who retired in 1975. We found them to approximate CN's own. According to CN's calculations, the contributions of pensioners retiring between 1970 and 1984 paid for no more than 32% of their benefit; in some cases pensioners paid as little as 24%. The Sub-committee feels that these numbers provide important evidence against pensioner claims. If anything they indicate that CN may have taken too great a burden upon itself in the light of its own financial performance.

3-37 For all these reasons, the Sub-committee cannot agree with CREPA that CN owes the Pension Fund an amount equal to the reduction in the unfunded liability in 1968. The Sub-committee cannot agree with the National Council that CN has consistently manipulated funding assumptions and the unfunded liability to its advantage. The Sub-committee views CN's contributions for past service as legitimate payments on account of the cost of pension benefits. It does not think that legislation should require CN to make more payments on account of current service in order to approximate amounts contributed by employees.

3-38 Moreover, the Sub-committee does not think that an unfunded liability should be treated as a loan, either in general or in the specific case of CN. To do so would be tantamount to requiring that plans be fully funded at all times, since there is no real difference between paying off the liability at current rates of interest or borrowing the money from a bank, say, and straightaway putting it into the fund. This would of course increase the size of the fund, and on pensioners' assumptions, the pensioners' share of the assets. But the other consequences of imposing immediate full funding on CN and other employers are not desirable.

3-39 For one thing, depending on the size of the unfunded liability, immediate full funding might harm the employer's ability to do business. Also, in many cases unfunded liabilities arise because a promised pension benefit covers years of service for which there were no contributions, or where previous contributions have failed to cover costs, as has been the case with CN. To require an employer to pay immediately the full cost of retroactive plan improvements, or of plan benefits for years of service when the plan was not in force, might well result in there being few additional improvements made, or might prevent employers from establishing defined benefit plans altogether. In CN's particular case, it can be argued in the light of its negotiations with the unions in the 70's that all parties understood exactly what the costs of improvements for the period of the collective agreements negotiated were and how they were going to be paid off. If there had been an understanding that CN would

pay the full cost immediately, the rest of the wage package would not have been negotiated as it was. It would not be fair to require that CN go to the market in order to pay off its unfunded liability sooner than was expected.

3-40 Last, the unfunded liability is not an amount fixed for all time. A bank loan is determined by the amount of money actually received by the debtor. An unfunded liability is an amount which actuaries, using certain assumptions, have calculated that is required to put the fund in the position to pay all benefits promised by the plan when due. If the assumptions change, or if events do not match the assumptions used, the unfunded liability will change. What amount then would it be fair to require an employer to put into the plan immediately? Moreover, if on a later valuation a surplus emerged, the fund would arguably have had a windfall at the expense of the employer. Should legislators take a position consistent with that of CN pensioners and provide that in such a case the money should be returned to the employer with interest at a market rate, since in effect it was money loaned to the fund by the employer?

3-41 We understand that our conclusions regarding the unfunded liability many seem paradoxical. If the unfunded liability is not a loan why does CN have an obligation to pay it? We would point out that not all obligations to pay money come about as a result of having borrowed the money. To give one example, separated and divorced spouses are obliged to pay for support of their children, because the law orders them to or because they have promised to. There are good reasons behind such legislation and behind the enforcing of these kinds of promises to pay. In an analogous way, pension benefits legislation requires employers to have a plan for eliminating their unfunded liabilities by amortizing them over a reasonable period. The reasons for this are to ensure that plan members will receive the benefits promised to them regardless of whether the employer continues in business. These are good reasons for requiring payments of the unfunded liability. They do not entail that payments should also be made at current interest rates. We do not feel that there are any reasons to extend the *Pension Benefits Standards Act* to do so.

3-42 **There are no hidden surpluses in the CN Pension Fund. CN has not misappropriated earnings by failing to pay proper rates of interest on the unfunded liability, or by failing to pay its fair share of Plan costs, or by the misuse of actuarial assumptions. CN's financial statements have not been misleading because they fail to record special payments as interest payments on the Fund rather than Plan contributions. That we make these findings does not mean that we have not understood what pensioners have been saying to us or that we lack compassion. We know that pension benefits have been severely eroded by inflation. We understand the situation of survivors and those pensioners who retired before benefits were improved in 1975. We understand that pensioners would try to show that the money for the improvements they seek has been in their Fund all along or is otherwise owing to them. Unfortunately, this is not true. Any recommendation that the Sub-committee makes to improve payments to pensioners will increase costs to the CN.**

3-43 All this being said, the Sub-committee agrees with the National Council that CN's decision to use the surplus revealed in the 1981 valuation to reduce their current service costs between 1983 and 1985 is unacceptable. If deficiencies in the Fund are spread out to CN's (and employees') immediate benefit, gains should be treated in a

similar way, and spread out over a period of time. We feel that this conclusion is applicable to all businesses under federal jurisdiction.

- 3-44 **3.1** The Sub-committee recommends that the Regulations of the *Pension Benefits Standards Act* require employers to apply an experience surplus to reduce or eliminate an unfunded liability first, and to apply the remainder if any, to reduce current service contributions.

Table 3-5
Portion of Pension Cost Shared by the Employee

Retirement Year	Simulated employee contribution with interest at retirement	Employees share of cost of retirement pension
1970	\$10,958	30.7%
1971	\$12,053	31.4%
1972	\$13,142	31.9%
1973	\$14,390	27.6%
1974	\$15,854	27.3%
1975	\$17,684	24.2%
1976	\$19,762	24.3%
1977	\$22,078	24.4%
1978	\$24,510	24.8%
1979	\$27,345	25.4%
1980	\$30,768	26.2%
1981	\$35,317	27.4%
1982	\$41,461	29.1%
1983	\$48,016	30.7%
1984	\$54,290	32.0%

Assumptions:

- total associated railway unions average annual earnings were used
- employee contributions were credited with a rate of interest of:
 - 3% until 1960
 - long term Canada bonds after 1959
- cost of pension was determined using CN mortality and interest rate of 7%
- employees are assumed to retire at age 62 with 35 years of service

CHAPTER FOUR

A Solution for Current Pensioners and Survivors

- 4-1 The Sub-committee has rejected the majority of the pensioners' claims regarding the assets, investment earnings and funding pattern of CN's Pension System. However, we do believe that there are valid reasons for suggesting that CN should be paying more of the Fund's earnings to pensioners. We have reviewed CN's plan and have specific recommendations for change, in part along the lines suggested by CREPA's actuarial advisers.
- 4-2 CN's pension obligations, like those of most plans, cover three categories of members: those currently working for CN (actives); those who have retired from CN and are currently receiving pensions (pensioners); and those who have left CN but are entitled to a deferred pension (active deferreds). The *Pension Benefits Standards Act*, 1985, which is now before the House of Commons, will change the portability provisions for active deferred members in important ways. These changes will be discussed at the end of our Report in connection with reciprocal transfer agreements. Our proposals deal with funding for actives and pensioners.
- 4-3 Funding assumptions for actives differ significantly from those for pensioners. As we have pointed out, the funding pattern of benefits for actives depends mainly on two assumptions; the discount or interest rate assumption, and the wage-inflation assumption. When an employee retires, however, the benefit is fixed by the formula, and the major determinant of its cost — how much money is required now to pay the pension for the life of the pensioner and the survivor — is the assumed interest rate in the pension plan valuation. In fact the obligation for the pensioner could be removed from the fund at retirement by the purchase of an annuity for the pensioner from a life insurance company. The cost of the annuity would reflect the life insurance company's interest and mortality assumptions, and could thus be greater or less than that assumed by the employer. If this is not done, the fund (and the employer) continues to

assume the possible losses associated with the assumptions failing to conform with experience, but the fund (and the employer) will benefit by any gains from experience.

4-4 The arrangement just described involves a cross-subsidization of costs between active members and pensioners. Assets accumulated for both pensioners' and actives' benefits are a source of an experience gain if the investment earnings are higher than the assumed interest rate. But this gain may be subject to offset by losses relating to the wage-inflation experience, which is only relevant to the cost of benefits for actives. In fact, in 24 of the last 26 years, CN wages have risen far more than assumed, and have been a significant factor in reducing any gains arising from favourable investment experience.

4-5 The Sub-committee understands that cross-subsidization is a feature of defined benefit plans in general and the CN Plan is no exception. For example, Plan members who are unmarried at retirement subsidize those who are married (and have survivors who receive benefits). Similarly, male members of defined benefit plans subsidize female members, who live longer. Nonetheless, like the CN pensioners, we feel that inflation-induced investment gains should be used in part to benefit pensioners, whose purchasing power has been eroded by inflation, rather than lower the costs of providing benefits for actives.

4-6 **4.1 The Sub-committee recommends that:**

- (a) **for valuation purposes the CN Pension Plan should be notionally split between actives and pensioners as of January 1, 1988: valuations should be made for these two groups on the basis of assumptions appropriate for each group; the interest rate and mortality rate assumptions for the pensioner fund should remain fixed as of the 1984 actuarial valuation, the assets of the Fund should remain intact;**
- (b) **the pensioner fund should bear a fair share of the unfunded liability;**
- (c) **because an experience gain in the pensioner fund would be a measure of the cross-subsidization which presently exists between actives and pensioners, the experience gain as defined in paragraph 4-9 should be used to adjust pensions-in-pay, including those of survivors;**
- (d) **any experience deficiencies in the pensioner fund relative to the 1984 assumptions should be made up by CN;**
- (e) **the amount of adjustment to pensions-in-pay should be consistent with a formula which gives amounts to present pensioners and survivors, in order to relieve some of the impact of inflation, but which gives larger amounts to those who retired before 1976, in order to take account of their particular situation;**
- (f) **because the experience gain will fluctuate, the decision to adjust pensions and the determination of the amount of the adjustment should be left to the discretion of the Plan trustees constituted according to our recommendation 6-1, on the recommendation of a sub-committee of the Pension Board, made up of pensioners and CN officials, as proposed in that recommendation;**

- (g) the CN Pension Plan and other relevant documents should be amended to reflect these recommendations.**

A number of these recommendations need elaboration.

Sharing the Unfunded Liability

4-7 The Sub-committee understands that there may be objections to ascribing a part of the unfunded liability to the pensioner fund. CN pensioners may argue that CN alone is responsible for its failure to fund, that this is not the pensioners' problem. We have set out our reasons for rejecting this argument in the third chapter of this Report. To repeat them briefly, we have determined that a good portion of the unfunded liability has arisen from the retroactivity of plan improvements, which benefitted all pensioners who retired after 1973 and most especially those who retired after 1975; and from adjustments to pensions-in-pay, which have benefitted all those who retired before 1976. Pensioner contributions did not go toward funding improvements insofar as they were retroactive.

4-8 There is another argument against our point of view with respect to the unfunded liability. If the CN Plan were terminated, all the assets would be first applied to ensure the payment of benefits actually being paid out; pensions-in-pay would not be reduced by some factor which reflected the existing unfunded liability. Therefore, the argument continues, no portion of the unfunded liability should be assigned to the pensioners' account. We do not accept this argument. We feel that considerations which govern the division of fund assets on plan termination should not govern the notional division of an ongoing plan. When a plan is terminated, the first concern should naturally be to preserve existing benefits: it is pensioners as a group whose lives would be affected the most by a reduction in their benefits. The consequences of applying a proportion of the unfunded liability to pensioners in an ongoing plan is not to reduce their expected benefits, but to reduce a possible source of increased benefits. While we think it is important that pensioners not be excluded from sharing inflationary gains, we do not feel that they should be completely relieved of the burden of paying their fair share of pension costs. Every pensioner was once an active; inasmuch as actives have been subsidized by the gains of a unified fund, current pensioners have also benefitted.

Pensioners' Share of the Experience Gain

4-9 The Sub-committee would like to point out the results of notionally splitting the CN Pension Fund (and the unfunded liability) with respect to the years 1982-1984. On the basis of the 1984 valuation our actuary has determined the total investment gain for those three years to be \$386 million. Our actuary has proposed, and we agree, that a reasonable estimate of the gain which can be attributed to the pensioner account would be the mean of the proportion of total actuarial liabilities represented by liabilities for pensioners and survivors at December 31, 1981 and December 31, 1984. At the end of 1981 the pensioner share of total liabilities was 39.89%. At the end of 1984, the pensioner share was 44.53%. The mean of those two percentages,

42.21%, applied to \$386 million is \$162.9 million. While mortality experience among pensioners was better than expected, our actuary has concluded that this produced not more than an \$11 million loss, giving an experience gain of \$151.9 million for 3 years, or \$50.6 million per year. The average actuarial cost of the ad hoc adjustments granted by CN for those years was \$32.2 million. The cost of the 1985 and 1986 adjustments is estimated at \$26.4 million each.

- 4-10 In allocating the unfunded liability to the pensioners, our actuary has suggested that since the amount attributable to the prior ad hocs is identifiable, it should be allocated to them. This means that the pensioners' unfunded portion — all other things being equal — will decline faster than the actives since the amortization period is shorter. It also means that the present mortality table and interest rate assumptions are frozen, at least for the pensioners' fund.

Unequal Distribution of the Experience Gain

- 4-11 The Sub-committee has recommended that adjustments to pensioners based on experience gains be greater for those retiring before 1976. Some would argue that this turns the Pension Fund into a welfare fund. We do not think this is the case. To return to a point which has been made several times, the recommendation that a certain portion of the experience surplus be allocated to pensioners does not mean that pensioners would own the surplus in the ordinary sense. No pensioner would have a claim on the surplus equal to that they would have on a savings account, for example. As a result we see no reason to divide the surplus according to, say, the earnings of each pensioner, or evenly among pensioners. There is every reason to divide the amount unevenly. For the most part, those who retired before 1976 did the same work and worked as hard and as faithfully for CN as those who came after them. Most of them did not receive the full benefits of wage increases, which were driven mainly by inflation. Many of them receive little benefit from the C/QPP. None of them benefits from the changes in 1973 and 1975. In this respect we approve of CN's past policy regarding pension adjustments, and we have adopted a similar approach.

Specific Proposals for the Allocation of Experience Gains

- 4-12 The Sub-committee has considered three approaches to the distribution of experience gains. The first would be to index pensions to the consumer price index (CPI), either fully or by some percentage, as proposed by the National Council. We have determined that the costs of such a scheme far exceed amounts which are likely to be available to the pensioner fund as experience gains.
- 4-13 The second approach would be to continue CN's current practice. This is to promise that pensions will be increased for life by amounts which vary downward according to the year of retirement. The problem with this approach is that the adjustment will be small relative to its actuarial value, and its cost, because it is promised for life. For example, the largest monthly adjustment in 1984, was \$31.50, the smallest \$14.00, but the actuarial value for all adjustments was \$45.7 million. This almost equals the amount available to pensioners as surplus on the basis of the 1984

valuation. Also, it must be remembered that CN does not grant increases to those retiring within ten years of the adjustment date. To be consistent with the Sub-committee's principle of giving something to pensioners regardless of when they retired, the adjustments resulting from the Sub-committee's recommendations on this basis would be even smaller than those CN gave in 1984.

4-14 A third approach would be to distribute all the money available for pensioners immediately without keeping any substantial amount in reserve for future payments. One possible distribution which meets the Sub-committee's criteria is the following. Assume that the scheme starts in 1987, rather than 1988, on the basis of an experience gain of \$50 million per year. All pensioners over age 65 and survivors over age 60 would receive an adjustment designed to offset some of the effect of current inflation. For example, all pensioners could be given an increase equal to 50% of the 1986 inflation rate. (In 1985 the inflation rate was 4%, 50% of that is 2%.) This amount would be subject to a ceiling or "cap". This measure would cost about \$5.5 million, and \$44.5 million (\$50 — 5.5 million) would be available for other purposes. In addition, everyone would receive a variable adjustment based on their pension benefit and the number of years they had been retired: for example, 2% of their 1985 CN pension multiplied by the number of years of retirement before 1967, graduating down to 1% for years after 1975. These adjustments would be subject to certain further restrictions, such as a cap based on 50% of YMPE. Survivors would count years of their spouses' retirement as their own. Where benefits are integrated with OAS, the supplements could be calculated on the benefit increased by the amount subtracted in respect of the OAS payment. In the second year of the scheme the adjustment for current inflation would be based on the previous 2 years' inflation rate. (Assuming inflation is also 4% in 1987, the 1988 increase would be 50% of 8%, which is 4%.) This would cost about \$11 million, so that \$39 million (\$50 — \$11) would be available for the percentage increases. And so on. A more detailed account of this scheme is presented in Appendix B of this Report.

4-15 The merits of the scheme are obvious. The greatest amount possible goes out to pensioners immediately. Part of the adjustment is designed to counteract the effects of current inflation. Provision is also made for those whose pensions have been affected the most in the past by inflation and other causes. This includes pensioners who made a choice to receive a pension integrated with OAS.

4-16 The scheme has its problems, however. Pensioners want some contractual CPI indexation partly because this provides some measure of certainty about their future purchasing power. The proposed scheme provides very little certainty. The amount of adjustment depends on the amount of experience surplus. There is no guarantee that any adjustment will continue for any extended period.

4-17 We have tested the scheme in Appendix B against pensioner and survivor data provided by CN using a number of assumptions. Of necessity, the data provided was grouped into 5 year blocks and we have not been able to verify the impact of the caps we imposed. Based on the limited tests we were able to perform, we believe that our scheme is reasonable and could work well into the XXI century. But the whole process depends on the emergence of an experience gain of a certain magnitude and this is not guaranteed; therefore the amount, or continuance, of the supplement cannot be

guaranteed. To cover these contingencies, the Trustees are given discretion to vary the formula, on the advice of the Pension Board sub-committee, in ways that seem appropriate at the time.

Pensioner Participation in Decisions about their Adjustments

4-18 The Sub-committee has put forward its detailed proposal for distributing experience gains as one of many possible proposals. The actual arrangement must be developed with the help of Plan actuaries. We believe that pensioners must have a say in formulating the arrangement. Since the adjustments are for their benefit, who else is better able to determine what their benefit is? Moreover, the process will be complicated. It is essential that pensioners ensure that it is fair and perceive it to be fair. In Chapter Six we set out a proposal for a new sub-committee of a revised pension Board which will be an important part of this process. However, we also propose that ultimate responsibility for accepting an arrangement, or for deciding that another would be more prudent given the state of the Fund, lies with the trustee. In the same chapter we recommend that independent trustees be appointed to ensure that their decisions are seen to be fair.

4-19 The Sub-committee's recommendations are similar in some respects and importantly different in others to a proposal presented to us by CREPA's actuarial adviser, The Wyatt Company, as a solution to pensioner problems. As we understand it, their proposal would involve the creation of a fund for all pensioners, current and future. The fund would not be a notional one, but would be in fact separate from the fund for actives, with a different somewhat more cautious investment policy. The goal of the fund would be to provide a supplement to all pensions-in-pay to offset the effects of inflation through the generation of experience surpluses. In order to ensure adjustments which would fully offset increases in the CPI — as far as this is possible — they suggest that the interest rate assumption on the fund be fixed at 4%. However, the assumption could be set at a higher figure if it were decided that smaller adjustments were acceptable. In the event of experience losses in the fund, which are considered unlikely, pension payments would be reduced. To provide against such an event, the proposal contemplates the creation of contingency reserves, which means that a part of the experience surplus ascribed to any period would not be paid out in adjustments but would be set aside to provide for possible future losses. The proposal does not contemplate any part of the unfunded liability being allotted to existing pensioners.

4-20 CREPA's advisers acknowledge that their solution is not equivalent to a promised degree of CPI indexation. Given interest rate returns of the past 20 years, setting the interest rate assumption at 4% would seem to guarantee some experience gains in the fund and significant adjustments each year. But it is admitted that experience gains will not necessarily match inflation rates over any specific period of time. For this reason, and because it would be necessary to set up reserves for experience losses, adjustments could not be guaranteed to match CPI increases for any particular year: in some years they might be greater, in some years less.

4-21 The Sub-committee has not adopted this proposal for two reasons. The first has to do with the specific suggestion that the pension fund interest rate be set at 4 or 5%.

The CN Plan was not designed and funded to provide for pensioner adjustments in this way. If the proposal were implemented now, payments for actives would have to increase. The unfunded liability would increase to account for payments to current pensioners and the actives' past service. We estimate that the increase in the unfunded liability would be in excess of \$1 billion and that current service costs would rise by at least 25%. We do not feel we can impose costs of such magnitude on CN. (If one replies that these costs will eventually be borne by active employees, we also do not feel that we can unilaterally impose such costs on them.)

4-22 CREPA's advisers have argued that in its failure to provide for pensioners CN has broken faith with them: because CN has a unique position in Canada's history, because the government of Canada has acknowledged the need to adjust pensions for those who work for them, CN should have done no less. They conclude that the cost of making things right in this case should not be a consideration in determining what must be done. We cannot agree with this position. With hindsight perhaps one can say that, at some point in the history of the Plan, it was unwise or wrong to proceed with amendments to the benefit formula, with other improvements or with buy backs rather than to redesign the plan to provide some measure of inflation protection. We do not think that this failure amounts to breaking faith with pensioners, or justifies the unilateral imposition of the costs of CREPA's proposal on CN now.

4-23 The second reason the Sub-committee has not adopted CREPA's proposal is that we wanted to separate the issue of what should be done for present pensioners from the issue of inflation protection for future pensioners. CREPA's actuaries have characterized the issues before us as a unique problem to which they offer a unique solution. For them the uniqueness seems to lie primarily in CN's failure to provide inflation protection for pensioners, while attempting to protect the value of the benefit for actives by raising wages and improving the benefit formula. We do not find these actions unique at all, which is not to say that we approve of them, but these are actions of the past. For this Sub-committee what is important about the situation of current CN pensioners is their history. Many pensioners have been with CN throughout their working lives. To paraphrase Dr. Noel Hall, they have experienced the hardships of the Depression while working at CN, they have in other ways suffered in long and faithful service to an industry which has been fundamental to the development and advancement of Canada's well-being. Despite this, CN pensioners have not reaped the full benefits of CN's pension plan in its present form, and they have borne the brunt of very high inflation rates, which the Plan does not protect against at all. For these reasons we have concluded that adjustments for these pensioners have been inadequate and that changes must be made immediately. We have tried to find an equitable way of producing larger adjustments without imposing too great a cost on CN.

4-24 As for the future, the Sub-committee is convinced that if inflation protection is not introduced into the CN Plan, future Parliaments will be faced with having to devote yet another set of hearings to the inadequacy of the Plan. We would prefer to see CN and the railway unions address this problem rather than present any particular plan of our own. We are not convinced that adjustments based on excess interest are better than CPI indexation, but we may be wrong. Also, ideally it should not be up to a third party to decide the extent of inflation protection for future CN pensioners. Different schemes will have different costs, which may be borne in

different ways: in the short run at least partly by CN, and by actives through a reduction in wages or other benefits, or even a reduction in the pension benefit formula.

- 4-25 We recognize that leaving the matter to the negotiating process has its disadvantages. CN has insisted, reasonably enough, that all unions adopt the same pension plan. From the evidence we have received, however, some unions seem more eager to bargain for inflation protection than others. Also it is clear from representations to us that younger employees are more interested in job security, higher wages and benefits which they can profit from today than benefits deferred to a time which to them has no reality. We understand this attitude, but we cannot allow it to persist. **We have heard from too many pensioners who have admitted that they became concerned about the adequacy of their pensions just before or after they reached retirement. At that point concern is fruitless.** We are prepared to leave the issue of inflation protection for current employees to CN and the unions. But we expect them to act. If they do not, we recommend that Parliament address the issue of mandating some form of inflation protection in the CN Plan. We would specify that both CN and the actives bear a fair share of the costs.

4-26 **4.2 The Sub-committee recommends:**

- (a) **that a measure of inflation protection be a priority item at the next round of contract negotiations between CN and the railway unions, and that the matter be bargained with a serious intent to reach a solution;**
- (b) **if the parties fail to reach a solution or if a solution fails to provide a reasonable measure of inflation protection, the government itself should introduce legislation providing a reasonable measure of inflation protection in the CN Plan, the cost to be borne fairly by CN and its employees.**

CHAPTER FIVE

Survivor Benefits

- 5-1 That a couple can live on a certain pension does not mean that a surviving spouse can live on half that pension. A number of significant expenses may not be reduced when a pensioner has died. We have heard eloquent testimony that the current 50% survivor benefit is too low. In Chapter Four we have made recommendations which would increase pensioners' and survivors' benefits. In addition we propose that the basic spousal benefit be increased to 60% of the pensioners benefit. In Appendix B we describe in detail how this proposal is to be implemented. With respect to the survivors of active employees we note that proposed pension benefits legislation will require all plans under federal jurisdiction, and this includes the CN Plan, to offer a 60% survivor benefit. We trust that this will be adequate.
- 5-2 **5.1 The Sub-committee recommends that current survivors and survivors of pensioners currently in the Plan as of January 1, 1987 receive a benefit which is equal to 60% of the original benefit (together with whatever adjustments have been made to the benefit in the past). This should be in addition to the recommendations made for current pensioners and survivors in Chapter Four; the increased survivor benefit would form the base on which to determine the Chapter Four calculations.**
- 5-3 Our actuary has estimated that the increase of the survivor benefit alone would cost about \$114 million, or \$12.5 million per year assuming an amortization period of 15 years. We feel that CN is able to absorb this cost.
- 5-4 **5.2 The Sub-committee recommends:**
- (a) **that those who marry Plan members immediately before or sometime after retirement be eligible for survivor benefits;**

(b) and that the benefits of survivors not be reduced because of the age difference between themselves and the plan member.

5-5 We feel that the present provisions regarding survivors are discriminatory: they penalize certain decisions to marry, and one penalizes a spouse for being a certain age. We do not feel that members and their spouses should be affected in this way. We point out that in its Report of October 1985 the Sub-Committee on Equality Rights of the House of Commons Standing Committee on Justice and Legal Affairs found similar provisions of the Public Service Superannuation Act to be contrary to section 15 of the Charter of Rights. Whether or not the same arguments could be made with respect to the pension plans of Crown corporations, which are not normally incorporated into legislation, we feel that it is in the spirit of equality to make the recommendations that we do.

CHAPTER SIX

Eliminating Mistrust — Pension Board and Trusteeship

... also I want to know how much money the CN officials including the presidents got for being on the pension board. I also want to know where the CN got the right to pack the pension board with some 17 CN official leeches, as against a minority of 3 or 4 union officials and one or two pensioners who are not actuaries or accountants and know very little about balance sheets, and should not the board of such importance to the lives of so many citizens not be a preponderance of independents such as educators, independant accountants and or clergy and *decent* citizens for a change, because the money does not belong to CN for conversion ... (Excerpt from brief submitted to the Sub-committee by Mr. Ivan Sprague, Toronto, Ontario.)

Pension funds are power weapons in the modern business world and can be manipulated by companies and individuals. Chief executives will fight to the death to maintain control of these huge funds. The only way CN pensioners can expect to receive pensions that our fund can afford to pay is to have these funds removed from control of the CN management; a separate trust company should be set up to only handle this fund with the objectives of investing and managing the fund, to pay fair pensions that the fund is able to pay with the monies available. This should be done before the demise of the present pensioners who have suffered from inflation and received no benefits from it. (Excerpt from brief submitted to the Sub-committee by Mr. Leslie S.G. Moore, Sidney, British Columbia.)

- 6-1 The issues of indexation and pensioner claims on the Pension Fund are not the only ones arising out of the briefs and oral testimony the Sub-committee has received. We think it is equally important to address the mistrust and suspicion directed at CN management which has developed over the years. We were struck by the bitterness and disappointment of many pensioners, an emotion made more intense by their loyalty and affection to their work with the railroad.
- 6-2 We find that CN is responsible for much of the ill-will which exists between pensioners and the company. CN has insisted on continuing to be trustee of the Pension Fund, contrary to the popular recommendation of Dr. Noel Hall, although it would have been of no consequence to CN to operate the Plan with independent trustees. CN has paid little attention to working out ways which would give pensioners a voice in matters which concern them. Until this Sub-committee was struck, CN has made little effort to give pensioners and active employees information about their Plan which they can understand. We discuss the issues regarding administration in this chapter, and the problem of communication and disclosure of information in the next.

The Pension Board

- 6-3 The Pension Board has been a source of frustration for many pensioners. The Board is dominated by representatives of CN and active employees. Some pensioners find that present rules regarding pensioner representation are inadequate. What is most important, the Board as a whole has little power: it must approve benefits as determined by the Plan, and its decisions are subject to the approval of the trustee.
- 6-4 The Sub-committee does not think that a radical restructuring of the Pension Board is appropriate. However our recommendations in Chapter Four require significant pensioner participation in the development of arrangements for the adjustment of pensioner benefits. We propose that the composition of the Pension Board be changed to accommodate this new role for pensioners. We emphasize that this new power would not be absolute: the arrangements would be determined by our recommendations, which would in turn be incorporated into the Plan, and they would be subject to the discretion of the trustees.
- 6-5 The new Pension Board should be made up of 15 members, 5 each representing management and the unions, and 5 pensioners. The criteria for union and management representation should be the same as now exists with one exception; middle management employees are not now represented as a group on the Board and we propose that this be done. One way of ensuring fair representation of pensioners and survivors would be to invite nominations and carry out balloting by mail. CN is in touch with all its pensioners each month when it sends out pension cheques. There are 5 regional divisions of CN, and each could be allotted a representative.
- 6-6 Decisions about pensioner adjustments would be made by a sub-committee of the new Board made up of the 5 pensioners and 5 CN representatives. Each member of the Board would be given all the actuarial information required to make informed decisions, and all the help necessary to interpret this information.

- 6-7 We also feel that the expanded Pension Board should be given an important function which it does not now have. At present, there is no way for a retiring employee or a pensioner to appeal a decision of the Pension Board with respect to the interpretation of the Plan and the resulting Plan benefit without going to court. We have in mind the particular case of a witness who was denied pension credits for certain war years on the grounds that he had terminated his service with CN. At issue was whether the evidence really did support the conclusion that the employee had left the Company. We feel that the Plan should provide a simple administrative solution to this problem rather than forcing a plan member to go through the formality, delay and expense of a legal solution. We propose that the full Pension Board be required to reconsider its own decisions at the request of anyone eligible for a benefit.
- 6-8 Although we think that in general not too much time should elapse between the awarding of the benefit and the review process, we feel that the grievances of current pensioners are an exception. We propose that all current pensioners be allowed to take advantage of the review procedure, and that in their case only, where evidence supplied by the pensioner will refer to events long past, that a special and favourable weight should be attached to that evidence.
- 6-9 Decisions of the Pension Board are now subject to the approval of the trustee. In addition to our other recommendations regarding the trusteeship, we propose that trustees be given the express power to review the decisions of the Pension Board.
- 6-10 The Sub-committee also notes that the National Council has testified that the present Board has been useful in cutting through red tape and removing other irritants. We would hope that the new Board would be more effective in identifying pensioner concerns and proposing acceptable solutions.

Trusteeship

- 6-11 CN established the administrative structure of the 1935 and 1959 Plans without consultation with its employees. It has always been the trustee of the Pension Plan funds. Changes in the trusteeship arrangements or other administrative changes have never been subject of union-management negotiations.
- 6-12 CN has been criticized by Dr. Noel Hall and, supporting and following him, CN employees and pensioners, for continuing to hold the trusteeship function. The Sub-committee's legal adviser has also concluded that CN's trusteeship arrangements violate both the letter and the spirit of the present *Pension Benefits Standards Act*. We should point out, however, that in 1978 the Superintendent of Insurance appears to have received a contrary opinion from the Department of Justice.
- 6-13 **A number of our witnesses believe that trustee arrangements should be changed because an independent trustee would provide better pensions. This is not the case.** As we have explained, and our legal adviser has confirmed, trustees must act in accordance with the trust instrument, the law of trusts, and any statutory requirements. They cannot be ordered by the Plan beneficiaries — pensioners or active employees — to do anything. Nor can trustees choose to make payments according to their own sense of fairness. In this case, the trust instrument is the CNR

Pension Plan itself. Under the Plan, CN as trustee can only withdraw amounts equal to benefit payments pursuant to the Plan, together with the costs of administering the Plan. CN as trustee will be able to pay out larger amounts for the benefit of pensioners only when the Plan is changed to allow it to do so. Those responsible for changing the Plan are CN and the railway unions.

6-14 **Although changes in the trustee arrangements will not increase pension benefits or cause CN to change its actions in any way at all, the Sub-committee feels that CN should not continue to be the trustee of the Plan. It is clear to us, as it was 10 years earlier to Dr. Hall, that a number of pensioners do not trust CN to manage Plan funds without regard to CN's own interest. They are wrong in fact. We have found that CN has managed the Fund effectively. (We emphasize that Dr. Hall came to the same conclusion.) We have found no evidence that CN as trustee has acted otherwise than on behalf of Plan beneficiaries, and we conclude that CN has been a responsible trustee. But the facts are not at issue here, and it is not on that basis that we recommend a change. Rather, we think it important to eliminate the perception that CN may be biased in its dealings with the Plan. To borrow the words of our legal adviser, we favour a "visibly detached and disinterested trusteeship" to which employees and pensioners can look for objectivity. We emphasize the word "visibly". We should point out that proposed federal pension benefits legislation would seem to permit CN's current arrangement, whatever its legality under present legislation. We would still conclude that the present arrangement be changed. We are critical of CN for not having done so some 10 years ago.**

6-15 We propose that there be 5 individual trustees appointed by Cabinet. Trustees would have the same powers that CN as trustee now has with regard to the collection of contributions, making of investments and determination of benefits. In particular, we approve of the practice of delegating the responsibility for investment policy and day-to-day decision-making to the Investment Committee and Investment Division. They have performed well in the past, and we propose that they continue. The trustees would of course retain the power of dismissing either group if it fails to act in the best interests of plan beneficiaries.

6-16 As an additional matter, we note that there has never been a deed of trust which sets out the responsibilities and powers of the trustees in detail and is separate from the provisions of the Pension Plan. We think that such a document should be drawn up. (Charts 6-1 and 6-2 illustrate the changes recommended.)

6-17 **6.1 The Sub-committee recommends that**

- (a) **the Plan rules be changed to provide for a new Pension Board;**
- (b) **the proposed Pension Board be composed of 5 representatives each from CN, unions, and pensioners;**
- (c) **CN members include one representative from middle-management;**
- (d) **there be one pensioner representative from each CN Regional Division, the representatives to be nominated and elected by mail;**
- (e) **a sub-committee of the proposed Pension Board composed of CN and pensioner members be responsible for the distribution of the experience**

surplus attributed to pensioners as proposed in Recommendation 4-1; pensioners should be given all the information necessary in a form which they can understand to make proper decisions;

- (f) the full Pension Board should be required to reconsider its decisions regarding the interpretation of the Plan at the request of anyone eligible to receive a benefit;
 - the request must be submitted within a reasonable period of time after the award is made;
 - the applicant must be given the opportunity to be heard.
- (g) current pensioners should be allowed to request a Pension Board review regardless of the time a decision about their benefit was made; in their case only, special and favourable weight should be attached to their evidence;
- (h) the full Pension Board should be given express powers to consider and propose solutions to pensioner concerns;
- (i) there should be 5 trustees of the CN Pension Plan appointed by Governor-in-Council;
- (j) the criteria for appointment should be the same as that for the appointment to the board of directors of any Crown corporation;
- (k) the trustees should retain the powers of the present trustee (the CN);
- (l) the trustees should be given the discretion to implement a distribution of the experience gain attributable to pensioners recommended by the Pension Board Sub-committee as proposed in Recommendation 4-1;
- (m) the trustees should be expressly given the power of review over decisions of the Pension Board regarding the interpretation of the Pension Plan;
- (n) CN should have a trust deed prepared for the Pension Plan.

CHART 6-1

RELATIONSHIP BETWEEN THE TRUSTEES THE PENSION BOARD AND CN - GENERAL

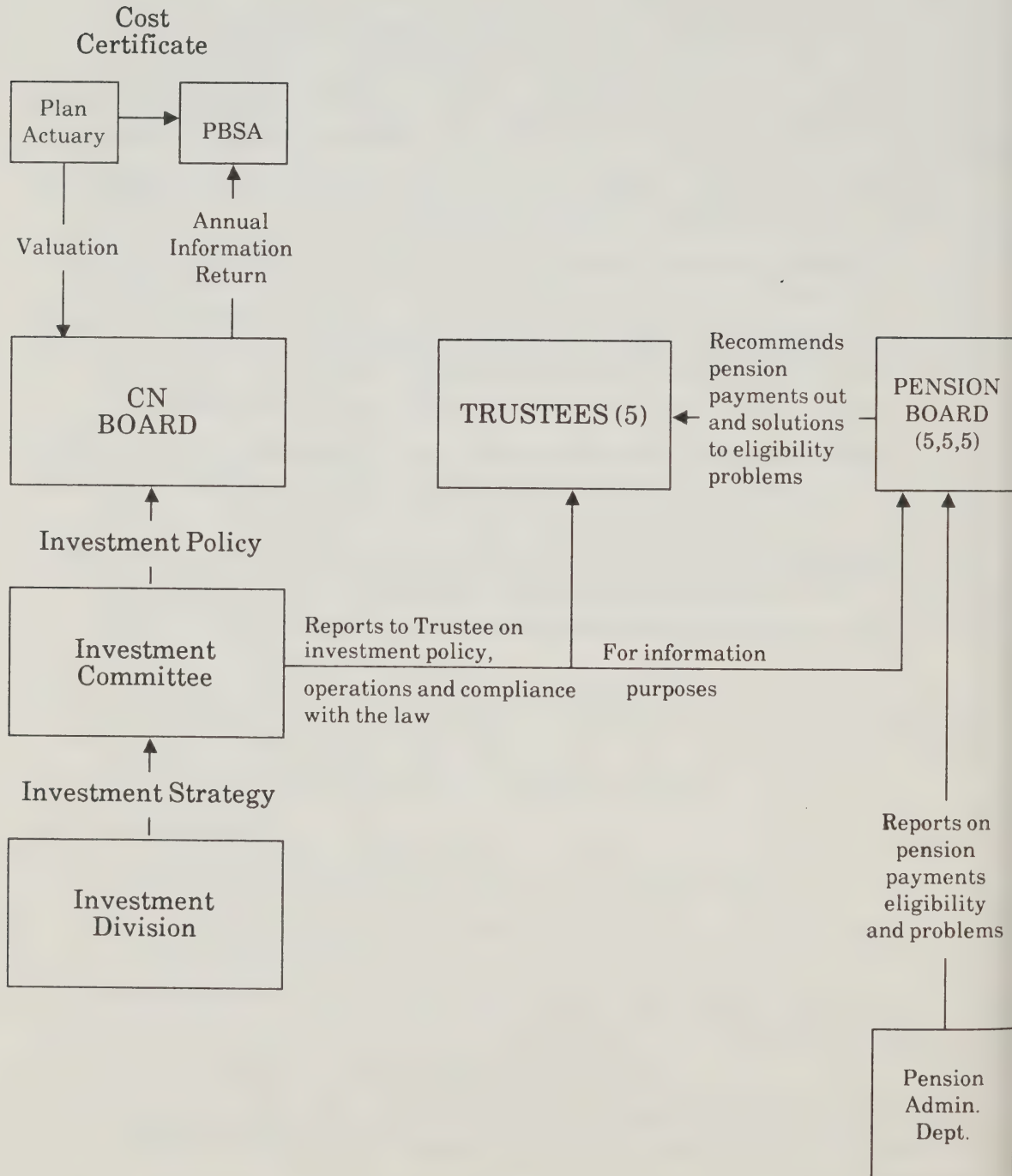
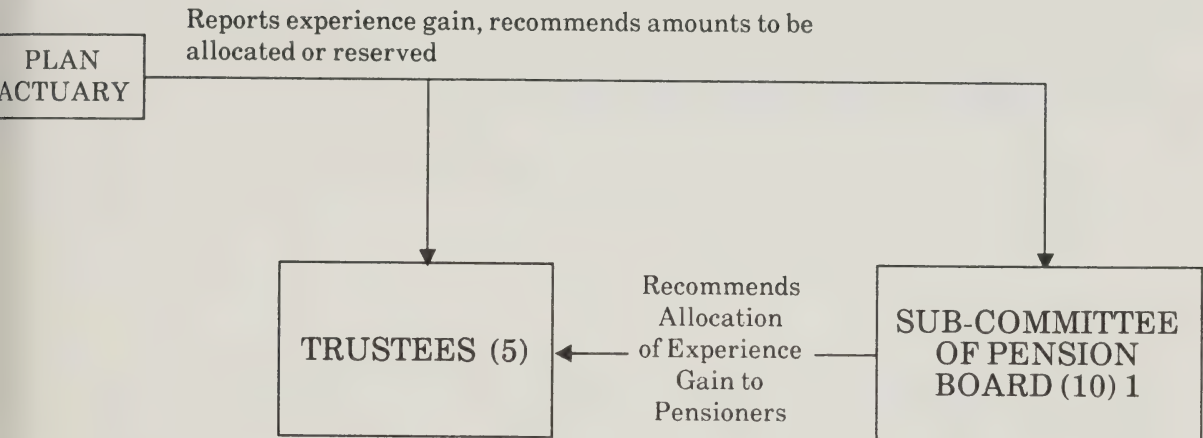


CHART 6-2

RELATIONSHIP BETWEEN THE TRUSTEES AND SUB-COMMITTEE OF THE PENSION BOARD - PENSIONER FUND ALLOCATION



CHAPTER SEVEN

Eliminating Mistrust — Disclosure

- 7-1 A good number of pensioners believe that CN is keeping important information from them. For the most part their concerns centre on certain specific subjects. The Sub-committee has already addressed some of them, such as the unfunded liability, and CN's supposed neglect in failing to match employee contributions to the Fund. Some we discuss in subsequent chapters of our Report: the consequences of accepting a benefit which "bridges" the date of retirement with the receipt of OAS; what it means to say that the CN benefit is "integrated" with the C/QPP; how amounts needed to pay for the buy-back of past service were calculated, and so on.
- 7-2 Through questioning we have found that most pensioners do not understand essential points about their Plan, and have misunderstood much of the information they have been given. We blame CN for much of this misunderstanding. We have received a representative sample of booklets, announcements, letters and forms issued by CN to pensioners and active employees over the years. The best one can say about them is that they have been written for the convenience of CN administrators. They show no understanding of what information pensioners need to know or how to express it in language they understand.
- 7-3 While we recognize that explanation will not necessarily resolve all differences between pensioners and CN, we do believe that more openness and a proper attempt to explain would reduce the mistrust and hostility of many pensioners.
- 7-4 During our hearings and investigations it has become evident that there is no group or individual at CN who is both responsible for the Plan and understands its workings in all its aspects. This may well be one of the reasons why CN's problems arose in the first place. We admit that there are probably very few employers in Canada who are experienced at assessing the effects of a plan on its members and on

their own image and financial position. Nevertheless, CN pensioners have appeared before the Standing Committee on Transport saying essentially the same things since 1970. It was only in December 1985 at the end of our own hearings that CN finally admitted that there were problems which it had to address.

7-5 In its December submission to the Sub-committee, CN indicated a number of initiatives it had recently undertaken, including the hiring of a communications consultant. We encourage their efforts and urge speedy progress. We do not hold ourselves out to be communications specialists; nevertheless we would single out two areas which seem to need immediate attention: the training of pension and regional employee relations personnel to ensure that they fully understand the Plan, and the improvement of pre-retirement counselling to ensure that employees understand what options they have and how each option might affect them.

7-6 We note that proposed pension benefits standards legislation has new provisions regarding disclosure of information to active employees. We feel that in the case of CN plan members the employer should be required to do more. As a result of the controversy over the CN Fund and the funding process, CN pensioners are very much interested in knowing how funds are invested, how favourable or unfavourable investment and other experience has been and how CN's yearly contributions are determined. Also, as a result of our recommendations regarding the notional splitting of the fund, such information must be available to some pensioners at least.

7-7 CN's Investment Division has always regarded its annual Investment Report as confidential. We see no reason for this. We do not believe that disclosure, after the fact, will harm CN's investment operations. We feel that the secrecy surrounding the Fund's investment has only resulted in false rumours and general — and unfounded — suspicion of incompetency. We conclude that information on investment and funding should be made available to all pensioners in a form which they can easily understand. This could be done annually in an edition of "Keeping Track", the CN company magazine distributed to employees and pensioners.

7-8 With respect to active employees, CN should be prepared to disclose all the information necessary to prevent misunderstanding of the sort that exists today. Members and their spouses should have a good understanding of the benefits available to them under various conditions, such as termination, disability and retirement. Proposed pension benefits legislation will affect CN's vesting and portability rules but only with respect to years of service after January 1, 1987. Members and spouses should understand how amounts owing to them before and after that date will be calculated should they leave before retirement. Members should also know how much they have contributed to the Plan and what interest rates have been ascribed to these amounts for purposes of portability. They should be able to correct any errors with regard to any personal information CN will use to determine their benefits.

7-9 **7.1 The Sub-committee recommends that in addition to or as complementary to the provisions of Bill C-90, the proposed *Pension Benefits Standards Act*, as introduced in December, 1985**

(a) CN provide all pensioners with the following:

(i) a summary of the information contained in the annual Report of the Investment Division;

(ii) a summary of information and recommendations concerning funding contained in each actuarial valuation.

This information should be presented intelligibly in “Keeping Track”, or in some other similar way.

(b) CN provide all active employees with the following:

(i) the information described in paragraphs a)(i) and a)(ii) above;

(ii) financial data including,

- cumulative contributions and interest to previous year
- member contributions for current year
- interest credited for current year
- cumulative contributions and interest to current year
- the rate of interest being credited as at year-end;

(iii) personal data including,

- date of birth
- date of entry into plan
- pensionable service accrued to date
- date of normal retirement
- declaration designating a spouse as the survivor and any other relevant declarations regarding the survivor benefit;

(iv) general data including,

- an explanation of how the benefit will be calculated
- the effect of C/QPP integration
- how the vesting rules apply to the member years of service.

7-10 With respect to disclosing accounting information at least, CN is a leader. The CN Annual Report contains two sets of financial statements. The Consolidated Financial Statement of the CNR System, footnote 8, conforms substantially with the Canadian Institute of Chartered Accountants (CICA) *Handbook* standards for reporting on pension plans in financial statements (section 3460). In this respect CN provides greater disclosure than most other Canadian companies according to the CICA’s own compliance review of 1983.

7-11 The Annual Report also contains the Pension Trust Fund Consolidated Statement of Financial Position and has done so since 1960. This statement contains an Auditor’s Report and an Actuarial Certificate concerning the pension liability. In this area of reporting, we believe CN is unique among Canadian companies. The financial presentation follows closely the recommendations of a 1984 CICA Research Study. A portion of the statement is reproduced annually in “Keeping Track” as part of the Pension Board report.

7-12 Despite this high level of disclosure, there remains a fundamental problem. The two sets of statements are prepared for different purposes, and it is impossible for an informed person to reconcile the information in one with that in the other. Access to

the actuarial valuation reports will not improve the situation. The reason for this is that accountants in preparing the CNR System financial statements are concerned with allocating only those amounts in respect of a certain year which they consider to be expenses incurred in that year. Actuaries are concerned with establishing a consistent funding pattern and recommend an allocation of amounts on that basis. In any year these two amounts will probably differ.

- 7-13 When preparing the Pension Trust Fund financial statement — as opposed to CN's — accountants will come closer to following the actuarial funding pattern. Even here there can be differences as the accountant's objective is to help plan members assess the security of the pension benefit.
- 7-14 The result is that the accountants may present two financial statements and the actuary a third, all claiming to report on the same subject. Having observed the problems arising from CN's level of disclosure, we are concerned at the potential for greater misunderstanding. Is it possible for these apparent inconsistencies to be reconciled in the light of the necessity for greater disclosure and understanding?
- 7-15 We understand that a similar problem arose in the life insurance industry as accountants and actuaries began to disagree on presentation. The Department of Insurance resolved the issue by prescribing the format and contents of financial statements which would be acceptable for its purposes. This has created a reasonable degree of uniformity in reporting and statements produced for other purposes can show a reconciliation.
- 7-16 **7.2 The Sub-committee recommends that the Superintendent of Insurance consider the possibility of prescribing for the purposes of pension benefits legislation the set of financial statements to be issued.**

CHAPTER EIGHT

Integration: An Example of Failure to Communicate

8-1 Two complaints prominent in the submissions to the Sub-committee relate to misunderstandings concerning:

(1) the integration of the CN pension with the Canada/Quebec Pension Plans (C/QPP), particularly by those who opted to retire prior to 65.

and (2) the optional “bridging” or integration of the CN pension with Old Age Security (OAS) for individuals who retire before 65.

8-2 We feel that these particular misunderstandings are prime examples of CN’s failure to communicate. In the past, information about these plan features was provided by stilted form letters with references to Plan rules written in legal jargon. The forms appear to have been designed to ease the work of administrators who understand the plan thoroughly. All too often their real function, which was to explain things to the pensioner, was forgotten.

8-3 CN’s Plan allows an employee who has worked for 35 years to retire at age 60 with a full pension and an employee who has worked for 30 years to retire at age 55 with a reduced pension. Because of CN’s practice in the 1940’s of hiring very young employees, in recent years many employees have completed 30 to 35 years of service and have chosen to retire before age 65. However, OAS and CPP benefits only begin to be paid out at age 65. These retirees are not immediately eligible for these benefits.

C/QPP Integration

8-4 As is the case with most defined benefit pension plans the CN pension is integrated with C/QPP, and has been since 1967. The integrated plan is designed to

produce a total pension equal to at least 70% of the final five year average salary at age 65. This level of pension was considered by the Task Force on Pension Reform to be an acceptable level of benefit. In fact, at age 65, the CN pension together with C/QPP and OAS, and taking into account certain tax benefits, can produce post-retirement after-tax income equal to, or even greater than, pre-retirement after-tax income for individuals earning up to the AIW in 1985 of about \$25,000.

- 8-5 The plan members' problem with respect to CPP integration is a failure to understand that the CN Pension is not a 70% benefit itself, but the integrated benefit is. Appreciating this is particularly important for early retirees because part of their total pension — CPP — does not begin until age 65.
- 8-6 This misunderstanding has been compounded by one of CN's pension estimate forms, which has since been revised. For ease of calculation the form shows the C/QPP benefit as a deduction in calculating the CN pension. As a result many employees and pensioners have come to believe that the C/QPP benefit is a deduction from their pension — a penalty. In fact, it is an addition. It must be seen as forming part of the guarantee that the retirement pension will equal 70% of a pensioner's earnings after working for 35 years. As a matter of fact, one specific pension estimate the Sub-committee has reviewed shows that had the employee retired in 1985 at 65 he would have received a CN and C/QPP benefit equal to 74% of his earnings. The CN benefit alone would have constituted 63% of his earnings. However, in order to realize this we had to do some calculations. The information should have been there for the employee to see.
- 8-7 It is true that it is inherent in the design of the integrated plan that for many CN employees an increasing percentage of the benefit will be provided by C/QPP. In 2002, 20-25% will come from the public plans and 50-45% from CN. In our opinion this fact must have been recognized by unions, since it was discussed and the benefit to CN calculated by Professor Deutsch in his 1973 Report on the agreement on increased pension benefits reached by the railroad unions and companies in that year.
- 8-8 Employees who are thinking about retiring before age 65 must understand that their retirement benefit has an age-related component. The responsibility for pointing this out, and for urging the employee to consider the consequences in the light of their own financial positions, lies with CN.

OAS Bridging

- 8-9 Many occupational plans offer early retirees a benefit bridging the gap between the time they retire and age 65. It is our impression that it is the CPP benefit which is most often bridged. However, CN offers bridging against OAS and has done so since 1968.
- 8-10 The advantage for early retirees is obvious. They receive a relatively level stream of income before and after age 65, and higher amounts before age 65 than they otherwise would have. This makes retirement planning easier. The disadvantages appear much later. **Amounts equal to the OAS benefit received by the pensioner on retirement are deducted from the pension benefit for the rest of the pensioner's life, starting at age 65.**

- 8-11 The problem arises with pensioners who chose to bridge and believed that the benefit was a loan, which on their calculations would have been paid up by the time they reached, say, age 72. They do not understand why CN continues to deduct amounts after that time.
- 8-12 In fact a bridging benefit is not a loan. It is designed on an actuarial basis in the following way. Suppose the employee is about to retire now in 1986 at age 55. First, CN determines how much OAS the employee would likely receive after turning 65 in 10 years from now. This calculation will depend on an assumption about the number of years the employee is likely to live after age 65, which in turn is determined by standard mortality tables. Then CN determines how much it would cost now to buy an annuity which would generate those OAS payments beginning at age 65; that is, CN determines the "present value" of the expected payments. CN uses that amount to determine the stream of payments it can generate for the 10 years between 1986 and 1996, when the pensioner becomes age 65. Those payments are the bridging benefit.
- 8-13 In other words, CN pays the equivalent of the expected OAS payments to retiring employees "up front". Employees contract to amortize the pay-back over the period between age 65 and death. To put the matter bluntly, if pensioners live longer than the mortality assumption used in the calculations, the result favours the CN, if not, the result favours the pensioner.
- 8-14 Pensioners have claimed they were not told that deductions were to be made for the rest of their lives. Some have alleged that they were forced to take the bridging benefit. We do not have the information to judge the validity of their claims. However, it should be pointed out that one pensioner sent the Sub-committee a copy of an article from "Keeping Track", printed in January 1968 when OAS bridging was introduced. The article makes it fairly clear that deductions were to be made for the rest of the pensioner's life.
- 8-15 At any rate, it is clear that CN must do all it can to explain the consequences of the bridging benefit to its employees.

CHAPTER NINE

INVESTMENTS

- 9-1 The CN Pension Trust Fund at \$3.7 billion is a very large pool of Canadian invested assets. One of the largest private sector funds, it is equal to or greater than the Canadian assets of many domestic life insurance companies. As such, its operations and performance are worthy of attention. The general lack of comment by witnesses, and the difference in the few remarks which were made, was surprising.
- 9-2 While both the CN National Council of CN Pensioners and CREPA were complimentary towards the CN Investment Division in varying degrees, the testimony of others again revealed the mistrust that pervades the relationship between the employees, pensioners and CN. This is a recurring theme in our review of the CN Pension System, and we cannot stress too often that this is the fault of CN management. We heard accusations, generally qualified by the acknowledgement that no firm evidence was available, that the pension trust funds were being used to further CN's own financial interests. This was done directly, it was alleged, by investing in CN related projects or indirectly by lending money to CN at favourable rates. In addition, the competency of the Investment Division was questioned. The Subcommittee concludes that these accusations are without foundation. They are based on assumptions and rumours which arise from a lack of information.
- 9-3 A separate group, the CN Investment Division, manages the investments of the Pension Trust Fund. This Division is created by Board of CN (as Trustee) and reports to the Board. It operates in a similiar way to an independent investment counselling firm. To assist and advise the Division, the Board has created an Investment Committee. This Committee is currently comprised of 4 members of the Board and 4 CN management officers, including the President of CN's Investment Division. Meeting monthly, the Committee reviews, advises and concurs in the investment policy and the rules and regulations for management of the Division. The Committee

establishes guidelines for directing the investments and approves specific investments as evidenced by the minutes. The Investment Division reports to the CN Board (as Trustee) and reviews its operations with the Pension Board each year.

9-4 We have met with the Investment Division and reviewed its portfolio and operating procedures. We would characterize the portfolio and operations as conservative in structure and management. All the appropriate rules and controls are in place and effective. The asset mix or distribution of the portfolio is typical for a fund of this size and maturity. We note that there is a tendency to hold more equity ownership investments than the norm. This is best evidenced by the investments in oil and gas and real estate. These are specialized investments which only a fund of this size can undertake, given the expenditure and level of expertise required. We feel they are appropriate.

9-5 With respect to one of the specific accusations, it is the written policy of CN Investment Division "not [to invest] in securities or debt instruments of Canadian National Railways". The accusers fail to appreciate the legal responsibility imposed on trustees, in this case the Board of Directors, with respect to any potential conflict of interest.

9-6 Every year the Investment Division prepares an investment report for the Board of Directors and the Pension Board which runs to 20 pages. We think it important to quote an excerpt from the 1984 Report:

Investment Policy since the second half of 1983 has marked a departure from previous years in that bonds have been temporarily favoured over equities because the guaranteed yields thereon have been more attractive. The 1984 fixed income strategy called for bond purchases of shorter maturity; this strategy was reversed in the second half of the year when it became imprudent to ignore the sustained improvement in inflation.

- The Fund will continue to purchase bonds with a term to maturity of approximately ten years
- Within the next twelve months, the fund anticipates a return to this long-term preference for equities ... foreign (equity) investments will therefore be kept at the legal maximum.
- Real estate activity will be concentrated on maximizing returns from the present portfolio ...
- Oil and gas activity will be directed towards exploration and development ...

9-7 Accompanying the Investment Policy statement is a table showing the actual and proposed distribution of Investments.

	Proposed		1984
	Long Term	6-12 Months	31 December
FIXED INCOME			
Short Term	5%	1%	5%
Bonds and Mortgages			
Maturing within 8 years	20	27	27
Maturing after 8 years	19	26	22
	44%	54%	54%
EQUITY OWNERSHIP			
Equities— Canadian	35%	25%	25%
— Foreign	10	10	11
Private Corporations	1	1	1
Oil and Gas	5	5	4
Real Estate	5	5	5
	56%	46%	46%

- 9-8 In subsequent pages each of the investment classes is reviewed in some detail.
- 9-9 We have already made a recommendation with respect to the disclosure of information contained in the Investment Report.
- 9-10 We have received an analysis of the investment performance of the Fund conducted by an independent performance measurement firm. From it, we conclude that performance of the CN Investment Division, as compared with other pension fund managers and against general market indicies, has been very acceptable and in certain categories superior. We see no reason why there should be any change made in the investment management of the Fund.

CHAPTER TEN

Additional Subjects

- 10-1 As we have pointed out above, pensioners had a number of specific and important concerns which were not directly related to the major theme of benefit adjustments. We discuss a number of them in this chapter.

Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund

- 10-2 Strictly speaking, the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund is not part of the CN pension system. The Fund was established in 1907 by an Act of Parliament which is still in force and which sets out Fund benefits. The Fund became insolvent in 1923 and to this day has been dependent on regular Parliamentary appropriations for the payment of benefits. The Fund was closed to new members in 1929. While CN has no control over Fund benefits it does administer its provisions: it draws pension cheques out of its own funds (not the CN Pension Fund) and charges the Minister of Transport for amounts paid out and for administration.
- 10-3 All employees of the PEI Railway, whether Fund members or not, have been given the same opportunities to join CN's 1959 Plan as those given to members of CN's 1935 Plan. However, for various reasons — a witness has suggested that Provident Fund members were badly informed and confused about the cost and benefits of joining the 1959 Plan — many did not join. In December 1985 there were 511 members of the Provident Fund. We were surprised to learn that the Fund makes no provision for survivors at all.

10-4 10.1 The Sub-committee recommends that

- (a) the Minister of Transport introduce legislation to include a 60% survivor benefit retroactively into the arrangements of the Provident Fund, and to adjust Fund benefits as set out in our Recommendations 4-1 and 5-1;
- (b) the government fully fund these improvements;
- (c) the trustees of CN hold the funds and administer the Fund arrangements separately from the CN Plan on behalf of the Minister of Transport.

Private Health Care Insurance Coverage for CN Pensioners

10-5 A number of groups who appeared before the Sub-Committee raised an issue which is closely connected with their concern regarding the CN pension Plan although it is not a pension issue; that is, CN's actions with respect to extended health care insurance for pensioners.

10-6 Until 1983, CN provided optional health care coverage for pensioners and actives at their own expense with Blue Cross as carrier. Before 1977, there were five different plans. Members in B.C., Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories were under one plan, as were those in Manitoba, Ontario, Quebec and the Atlantic Provinces. Premiums for the Manitoba and western plans were based on the experience of the whole group — pensioners and actives. The other plans distinguished between pensioners and actives and had a different rate for each. In 1976, a meeting was held by the National Council of CN Pensioners' Associations, the associated Non-Operating Unions and CN to discuss Blue Cross coverage. It was agreed that pensioners could be grouped with active members in Quebec as well as in Manitoba and the Western provinces. There was no such agreement with respect to those in plans in Ontario or the Atlantic provinces. The grouping of pensioners with actives lowered premiums for pensioners, whose health care needs were greater.

10-7 In 1982, railway labour negotiations carried out between CN, CP and the Associated Non-Operating unions made it necessary to change the 1976 arrangement. The unions agreed to a new health care package with another carrier. It provided universal coverage paid by the employer and covered active employees only. The plan was implemented in January 1983. With respect to pensioners, CN asked Blue Cross to cover all those who were no longer in a combined plan. For these pensioners, premiums were immediately increased. Pensioners in Ontario and the Atlantic provinces, however, were unaffected by the new arrangement. The National Council of CN Pensioners' Associations asked CN to provide options in Blue Cross coverage in order to allow pensioners to reduce premium costs. Three options were proposed with very different associated rates. For example, in Quebec the family rate for the lowest cost option (semi-private hospital room) is about \$19.00 per month. The rate for the most expensive option (semi-private room, extra health care benefits, drug costs) is about \$44.00 per month.

10-8 At present 27,000 of 47,000 pensioners are covered by Blue Cross plans. In 1984, premiums were raised for all plans except those covering members in the

Atlantic provinces. Seventeen months later, in August 1985, premiums were increased for all plans: 38% for the Atlantic provinces, 18% for Quebec, 19% for Ontario, 8% for Manitoba, 14% for the Western provinces.

10-9 The groups who have been concerned about this issue have raised a number of points. First, the cost of premiums is very high for some pensioners. As we have noted, the third option for Quebec pensioners costs about \$44 per month. Second, those pensioners who were part of a combined group have seen their premium rates raised considerably since 1983. (In the Quebec case — using the most costly option — the monthly premium rose from \$14.10 to \$43.65, an increase of over 200%.) Third, and equally important, pensioners feel that they should have had some voice in the 1983 arrangements, since they were adversely affected. Because pensioners feel their interests have been neglected, they are suspicious of the arrangements CN has made for them with Blue Cross, and wonder if something better could not have been done with another carrier. Finally, concerned pensioners want to be part of a process, or at least want their interests represented in a process, which would lead to their being incorporated into a plan together with active employees so that their premiums might be significantly reduced.

10-10 The Sub-committee does not have the mandate to give this issue the careful attention it deserves. More information is needed about the health care needs of pensioners in each group, whether public provincial health plans are in fact providing these needs, and to what extent the various options provided by the Blue Cross plans themselves meet them. Evidence before the Sub-committee suggests that some pensioners are not happy with the options they have been offered through Blue Cross and would prefer another arrangement. Also, not all pensioners enrolled in Blue Cross programs have been affected by premium increases in the same way. Those in the Quebec plan would appear to have received the steepest increases. This may result from a variety of factors: differences in the extent of coverage by provincial plans, differences in the make-up of the pensioners in each plan (for example the ratio of those over 65, who may receive more coverage under the provincial plan, to those under 65), and differences in the experience of the members in each plan. There may be various ways to resolve this issue.

10-11 The Sub-committee wishes to comment generally on the matter of pension-related benefits. Over the years pensioners have been given or have won for themselves certain advantages from the railway companies — both CN and CP. It would appear, though, that when it is no longer convenient to benefit pensioners, decisions are taken which diminish or eliminate their benefits without consultation with them and without any real desire to make the protection of pensioner interests part of the decision making process. This seems to have been the case with respect to Blue Cross coverage. We have heard from a number of pensioners of the Canadian Pacific Railway who feel that this is true of the decision to take away their railway passes. We strongly disapprove of this attitude to pensioner interests. Whether they are legally protected or not, these interests are not expendable. Railways and unions must find ways to incorporate pensioner concerns fairly into the negotiating process. If this is not done, inevitably they will be forced to accept unwelcome decisions formulated by Parliament.

Disability Benefit

- 10-12 The Sub-committee finds it unusual that the only disability benefit for unionized employees is the one provided by the pension Plan. While the Plan benefit may be adequate for long service employees, it is not so for those who have worked for shorter periods. Also, there is no benefit for employees who have worked less than 15 years. We note there are other arrangements regarding disability payments for non-unionized CN employees. **We conclude that CN and the railway unions should consider providing better disability benefits for unionized employees outside the pension plan.**

Earlier-than-Early Retirement

- 10-13 The National Council questions the financing of what they refer to as “earlier-than-early retirement.” While normal retirement (“pensionable age” in PBSA) is age 65 years, individuals with requisite years of service can retire at age 60 with no actuarial reduction in their pension. (As described in detail elsewhere, under the terms of the plan, individuals between age 55 and 60 can retire but their pension is actuarially reduced.) The average age of retirement at CN is about 62 and this is early retirement to the National Council.
- 10-14 CN, periodically and selectively, has offered inducements for older employees to retire, as part of a program to reduce the workforce. The inducement has normally been a retiring allowance of a number of weeks salary multiplied by years of service paid out of general operating revenues. We also note that these inducements are offered under age and seniority provisions of union contracts.
- 10-15 To the extent individuals between 55 and 60 are eligible and accept these offers, National Council deems them earlier than early retirement and sees this as an “added load to the fund” due to management’s action. They feel that the total pension cost should be a direct charge on general operating revenues, not on the Fund.
- 10-16 There is no question that early retirements are in accordance with the terms of the Plan, and the actuary will have included a cost estimate based on historical data. If CN offers encourage more individuals than assumed to accept early retirement, CN pension costs will rise. Normally, it will become evident in the valuations as an experience loss. The 1984 valuation states: “The 1982-4 period showed twice as many early retirements as allowed by our assumptions ... this trend should stabilize.” This refers to all retirements prior to age 65. In fact, we are not sure how to define an earlier than early retiree. Is not anybody accepting an inducement an “earlier than early”, even if over 62 years of age? How many individuals were contemplating retirement and found the inducement was a windfall?
- 10-17 We have difficulty with the idea that these programs are a misuse of the fund. The experience loss, if not offset by other factors, would increase the unfunded liability and must be amortized over 5 years under PBSA.

Reciprocal Transfer Agreements

- 10-18 The Sub-committee has received representations from some former CN employees who transferred from the 1959 Plan, under a reciprocal agreement, to the federal public service plan. The Sub-committee does not want to comment on particular cases, however we would like to make some general remarks on the issue of pension portability into another plan.
- 10-19 First, former CN Plan members are rightly puzzled about the amount which is transferred out of the 1959 Plan. We understand CN credits the employees with twice the amount of their contributions plus interest at a rate of 3% for years of service up to June 1976 and 4% after that. This is an arbitrary calculation of the pension credit. It bears no obvious relation to the value of the employee's vested benefit calculated according to the Plan's actuarial assumptions. If CN could show the employee how amounts received for transfer compare to the value of the vested benefit, this would go some way to reducing the confusion.
- 10-20 It should be pointed out that proposed federal pension benefits legislation would provide a less arbitrary basis for determining amounts to be returned to employees who leave before retirement. As a minimum, if the employee has contributed to the plan for at least two years, the employee must receive an amount from the employer equal to $\frac{1}{2}$ of the actuarial value of his or her benefit plus all of his or her contributions, together with interest which would "reasonably reflect" current market rates. This provision would address the concern that, at the very least, an employee should receive from a defined benefit plan a benefit comparable to that which he or she could have received from a defined contribution plan.
- 10-21 Second, employees seem to expect that amounts transferred out of the CN Plan will pay for roughly the same number of years in another plan. There are a number of reasons why this should not be the case. The plan of the new employer may have better benefits, and its actuarial assumptions may be different from those of the original plan. As a result, the employee might have to pay a significantly higher amount to buy past years in the new plan. It would seem that some prospective employees in the federal public service have not been properly informed about the costs of transferring from their old plan into the public service plan. Fuller understanding might have affected their decision.
- 10-22 This problem would also be resolved by proposed pension benefits legislation (at least for years of service after January 1987). Employees would be able to transfer amounts from their former plan into a special RRSP instead of having to leave their contributions in that plan or buy into an costly new plan.
- 10-23 **Claims regarding the federal public service are not within the Sub-committee's mandate. However, the Sub-committee respectfully proposes that the President of the Treasury Board review departmental practices with respect to accurately informing prospective employees of the consequences of a reciprocal transfer of pension plan benefits.**

Northern Allowances

- 10-24 A group of employees from NorthwTel, who are enrolled in the 1959 Plan asked the Sub-committee to recommend that the special allowance paid to them as employees in the North be considered pensionable earnings. By a resolution of the Pension Board in January 1984, as approved by the Board of Directors as Trustee, this allowance was considered not to come under the definition of pensionable earnings set out in the Plan.
- 10-25 We do not feel that we can decide this issue. It is part of the broader problem of Northern benefits — what sort of incentives should be given to those who live and work in the North and who may eventually retire there. A proper solution may well have to be worked out not only with individual employers like CN, but with the Territorial and federal governments as well.

Book/Market Valuations

- 10-26 Actuarial and accounting literature is full of papers and discussions on the question of using book value, market value or some modification for the valuation of the invested assets of a pension fund and therefore the calculation of the earnings rate. In pension funding the interest rate assumption determines the liability and therefore the funding pattern and contribution rate. The actual investment earnings rate will affect the experience gain or loss and through that subsequent contribution rates. In income determination it is easy to account for cash receipts; the problem is whether and how to bring realized and/or unrealized capital appreciation into income.
- 10-27 Rather than review all of the alternative methods, we reviewed CN's current practice for reasonableness. Reasonableness in our view means that the method is attempting to allocate income on a basis that reflects reality and is consistent with the actuarial assumptions. Prior to the 1984 valuation, CN essentially used a book value approach in the financial statements with the market value of common stocks and bonds indicated. With respect to sales of fixed income investments a deferral and amortization concept has been employed since 1979. This means that any gain or loss taken on the sale of a fixed income asset is deferred and amortized over the remaining term of the asset sold. This accounting treatment has general acceptance and has been required in life insurance statements since 1978. The method is based on the proposition that the fixed income market is efficient, i.e. there is an "interest rate" and all fixed income assets are continuously correctly priced, taking into account credit, liquidity, term, etc. The sale of one and purchase of another is an exchange of equivalents and should not give rise to an immediate capital gain or loss. The economic effect of the exchange, due to differences in credit, liquidity, term, etc. should be reflected in income over the life of the asset acquired.
- 10-28 The deferral method also means that the Investment Manager can ignore book value restraints in trading as gains or losses are amortized and the results show as net income earned on the portfolio.
- 10-29 Using book value for equity investments means that only realized capital gains or losses are brought into income. Generally accepted accounting principles do not normally permit the writing-up of assets to record unrealized gains. This creates a

number of conceptual problems for pension fund accounting. Inherent in equity investing is the concept of total return; income plus capital appreciation. Therefore, appreciation should enter into any reasonable calculation of investment return. In fact, investment return may be distorted unless the appreciation is recognized as it accrues, rather than delayed until realization. One could contemplate a successful equity investment that was never sold and where consequently the gain would never enter into income determination. On the other hand, equity markets are volatile and market values can fluctuate over a wide range from year to year. Some will say that an unrealized gain is just that, unrealized and consequently not to be recognized. Others will claim that market value is the only reality and book value is fiction.

- 10-30 In performing the 1984 valuation, the Actuary recast the Pension Trust Fund Financial Statements for 1982-1983-1984 to reflect a recognition each year of 20% of the realized and unrealized gains on common stocks in income. The result was to increase previously reported investment earnings as follows:

	(000.000)
1982	\$ 6.7
1983	8.4
1984	20.9

- 10-31 The increases are the difference between 20% of the realized and unrealized gains and the previously reported realized gains. This method of writing-up book value to market value is similar to the Department of Insurance method required for life insurance companies. CN is using 20% while the Insurance Department originally specified 7% in 1978 and raised it to 15% in 1984. A formula recognizes that the common stock market values fluctuate, and attempts to spread gains (or losses) over a reasonable time period. Any formula is subjective and our actuary felt an argument could be made for a more aggressive approach.

- 10-32 Notwithstanding that comment we conclude that the adoption of this current technique is reasonable. We would note that real estate and oil and gas properties — two other equity investments — continue to be carried at unadjusted book value. Excluding these investments, CN had, at the end of 1984 unrealized capital appreciation in excess of \$350 million, which will move into the income account through time and is one reason we do not recommend splitting the fund.

10-33

Common Stocks
(as reported in financial statements)

	Book Value	(000 \$) Market Value	Realized Gains
1978	648,370	585,506	N/A
1979	733,297	633,435	N/A
1980	799,765	687,372	82,700
1981	1,035,646	1,148,109	106,700
1982	1,123,564	1,266,826	26,000
1983	1,066,217	1,478,204	91,400
1984	1,169,307	1,561,107	73,900

- 10-34 Another advantage of the formula approach is that it eliminates any concerns the Investment Manager may have about the effect on the Income account of trading the common stock portfolio. It is a truism of good investment management not to be inhibited by book values.

Buy-Back of Pension Service

- 10-35 On five different occasions CN has offered members of the 1935 Plan the opportunity to improve their pension benefit under the 1959 Plan by transferring service credits. These offers involve “buy-backs”; the making of contributions, at interest, covering those years of service when the individual was not a member of the 1959 Plan.
- 10-36 We heard complaints of two types concerning the offer in 1982. The first was from individuals who could not understand how the cost was calculated and, in any event, thought it too high. The second was from a group of individuals who felt they had been unreasonably denied the opportunity to buy-back through no fault of their own.
- 10-37 The 1982 buy-back offer, like the previous one, was the result of union-management negotiations. It allowed all those who had joined the 1959 Plan in 1978, and who had accepted the first 120 month (10 year) buy-back offer in 1979, to buy back all years of service. The procedure, including the rates of interest to be used in calculating the amount to be charged (the deficiency in CN terms), was included in the collective agreement. The interest rate for accruing the amounts owing was $7\frac{1}{2}\%$ and the interest to be charged on allowed periodic repayments was to be consistent with consumer loan rates charged by banks. In 1982 that rate was set at $8\frac{1}{2}\%$.
- 10-38 The process was difficult to understand because for each year the actual annual 1935 contributions were subtracted from the required annual 1959 contributions and the difference was accrued at $7\frac{1}{2}\%$. This was the amount owing. As a result the value of the 1935 contributions was never quoted and to some plan members seemed to have disappeared with no accounting. Secondly, the employees failed to understand that even small contributions each year from sometime in the late 1940's through 1968 when compounded at interest to 1982 could become very large amounts. One dollar compounded at $7\frac{1}{2}\%$ for 25 years becomes eight dollars and seventy-five cents — an increase of 875%. Again, we have evidence of CN's inability to communicate effectively something which in this case was a very attractive benefit. On the basis of the data submitted by one individual, the cost to purchase 22 years of past service was correctly calculated at \$16,000. While a not insignificant sum to anyone, the benefit purchased (22 multiplied by 2% in turn multiplied by final average salary) would repay that amount quickly on retirement.
- 10-39 We conclude that both the offering of a buy-back and the calculation procedure were very favourable for employees. They cost CN significant amounts of money, which showed as an increase in the unfunded liability. Whether the process and the benefit was well explained is open to question.

10-40 The second complaint has to do with a group of CN employees who transferred to CNCP Telecommunications on January 1, 1981. These individuals had accepted the 1979 buy-back offer and applied to accept the 1982 offer. Unfortunately, at the time of the offer they worked for a different company, were covered by a different pension plan and a different collective agreement. On this basis, it seems clear that they were not eligible. Any conclusion on our part would rest on the representations made and the understanding of employees at the time of the transfer. These are not known to us and we find that we can make no judgement.

CONCLUSIONS

Not all of the concerns expressed to the Sub-committee can be addressed in the form of recommendations. Certain questions were raised about the CN Plan and Fund which we found it important to answer. Still other issues were raised with respect to which a recommendation was not appropriate. Our conclusions regarding these issues are summarized below.

With respect to pensioner claims against the CN Pension Fund

3-42 There are no hidden surpluses in the CN Pension Fund. CN has not misappropriated earnings by failing to pay proper rates of interest on the unfunded liability, or by failing to pay its fair share of Plan costs, or by the misuse of actuarial assumptions. CN's financial statements have not been misleading because they fail to record special payments as interest payments on the Fund rather than Plan contributions. That we make these findings does not mean that we have not understood what pensioners have been saying to us or that we lack compassion. We know that pension benefits have been severely eroded by inflation. We understand the situation of survivors and those pensioners who retired before benefits were improved in 1975. We understand that pensioners would try to show that the money for the improvements they seek has been in their Fund all along or is otherwise owing to them. Unfortunately, this is not true. Any recommendation that the Sub-committee makes to improve payments to pensioners will increase costs to CN.

With respect to the trusteeship of the Plan and other concerns regarding Plan administration

6-14 Although changes in the trustee arrangements will not increase pension benefits or cause CN to change its actions in any way at all, the Sub-committee feels that CN

should not continue to be the trustee of the Plan. It is clear to us, as it was 10 years earlier to Dr. Hall, that a number of pensioners do not trust CN to manage Plan funds without regard to CN's own interest. They are wrong in fact. We have found that CN has managed the Fund effectively. (We emphasize that Dr. Hall came to the same conclusion.) We have found no evidence that CN as trustee has acted otherwise than on behalf of Plan beneficiaries, and we conclude that CN has been a responsible trustee. But the facts are not at issue here, and it is not on that basis that we recommend a change. Rather, we think it important to eliminate the perception that CN may be biased in its dealings with the Plan. To borrow the words of our legal adviser, we favour a "visibly detached and disinterested trusteeship" to which employees and pensioners can look for objectivity. We emphasize the word "visibly". We should point out that proposed federal pension benefits legislation would seem to permit CN's current arrangement, whatever its legality under present legislation. We would still conclude that the present arrangement be changed. We are critical of the CN for not having done so some 10 years ago.

With respect to CN's investment practices as trustee

- 9-2 While both the CN National Council of CN Pensioners and CREPA were complimentary towards the CN Investment Division in varying degrees, the testimony of others again revealed the mistrust that pervades the relationship between the employees, pensioners and CN. This is a recurring theme in our review of the CN Pension System, and we cannot stress too often that this is the fault of CN management. We heard accusations, generally qualified by the acknowledgement that no firm evidence was available, that the pension trust funds were being used to further CN's own financial interests. This was done directly, it was alleged, by investing in CN related projects or indirectly by lending money to CN at favourable rates. In addition, the competency of the Investment Division was questioned. The Sub-committee concludes that these accusations are without foundation. They are based on assumptions and rumours which arise from a lack of information.

With respect to Blue Cross coverage and related issues

- 10-11 The Sub-committee wishes to comment generally on the matter of pension-related benefits. Over the years pensioners have been given or have won for themselves certain advantages from the railway companies — both CN and CP. It would appear, though, that when it is no longer convenient to benefit pensioners, decisions are taken which diminish or eliminate their benefits without consultation with them and without any real desire to make the protection of pensioner interests part of the decision making process. This seems to have been the case with respect to Blue Cross coverage. We have heard from a number of pensioners of Canadian Pacific Railway who feel that this is true of the decision to take away their railway passes. We strongly disapprove of this attitude to pensioner interests. Whether they are legally protected or not, these interests are not expendable. Railways and unions must find ways to incorporate pensioner concerns fairly into the negotiating process. If this is not done, inevitably they will be forced to accept unwelcome decisions formulated by Parliament.

With respect to Plan disability benefit

- 10-12 We conclude that CN and the railway unions should consider providing better disability benefits for unionized employees outside the pension plan.

SUMMARY OF RECOMMENDATIONS

Chapter 1 Description of the CN Pension System

There are no recommendations in this chapter.

Chapter 2 Problems with the CN Pension Plan

There are no recommendations in this chapter.

Chapter 3 Pensioners' Claims

- 3.1 The Sub-committee recommends that the Regulations of the *Pension Benefits Standards Act* require employers to apply an experience surplus to reduce or eliminate an unfunded liability first, and to apply the remainder if any, to reduce current service contributions.

Chapter 4 A Solution for Current Pensioners and Survivors

4.1 The Sub-committee recommends that:

- (a) for valuation purposes the CN Pension Plan should be notionally split between actives and pensioners as of January 1, 1988: valuations should be made for these two groups on the basis of assumptions appropriate for each group; the interest rate and mortality rate assumptions for the pensioner fund should remain fixed as of the 1984 actuarial valuation; the assets of the Fund should remain intact;

- (b) the pensioner fund should bear a fair share of the unfunded liability;
 - (c) because an experience gain in the pensioner fund would be a measure of the cross-subsidization which currently exists between actives and pensioners, the experience gain as defined in paragraph 4-9 should be used to adjust pensions-in-pay, including those of survivors;
 - (d) any experience deficiencies in the pensioner fund relative to the 1984 assumptions should be made up by CN;
 - (e) the amount of adjustment to pensions-in-pay should be consistent with a formula which gives amounts to present pensioners and survivors, in order to relieve some of the impact of inflation, but which gives larger amounts to those who retired before 1976, in order to take account of their particular situation;
 - (f) because the experience gain will fluctuate, the decision to adjust pensions and the determination of the amount of the adjustment should be left to the discretion of the Plan trustees constituted according to our recommendation 6-1, on the recommendation of a sub-committee of the Pension Board, made up of pensioners and CN officials, as proposed in that recommendation;
 - (g) the CN Pension Plan and other relevant documents should be amended to reflect these recommendations.
- 4.2 The Sub-committee recommends:**
- (a) that a measure of inflation protection be a priority item at the next round of contract negotiations between CN and the railway unions, and that the matter be bargained with a serious intent to reach a solution;
 - (b) if the parties fail to reach a solution or if the solution fails to provide a reasonable measure of inflation protection, the government itself should introduce legislation providing a reasonable measure of inflation protection in the CN Plan, the cost to be borne fairly by CN and its employees.

Chapter 5 Survivor Benefits

- 5.1 The Sub-committee recommends that current survivors and survivors of pensioners currently in the Plan as of January 1, 1987 receive a benefit which is equal to 60% of the original benefit (together with whatever adjustments have been made to the benefit in the past). This should be in addition to the recommendations made for current pensioners and survivors in Chapter Four; the increased survivor benefit would form the base on which to determine the Chapter Four calculations.**
- 5.2 The Sub-committee recommends:**
- (a) that those who marry Plan members immediately before or sometime after retirement be eligible for survivor benefits;

- (b) and that the benefits of survivors not be reduced because of the age difference between themselves and the Plan member.

Chapter 6 Eliminating Mistrust — Pension Board and Trusteeship

6.1 The Sub-committee recommends that:

- (a) the Plan rules be changed to provide for a new Pension Board;
- (b) the proposed Pension Board be composed of 5 representatives each from CN, unions, and pensioners;
- (c) CN members include one representative from middle-management;
- (d) there be one pensioner representative from each CN Regional Division, the representatives to be nominated and elected by mail;
- (e) a sub-committee of the proposed Pension Board composed of the CN and pensioner members be responsible for the distribution of the experience surplus attributed to pensioners as proposed in Recommendation 4-1; pensioners should be given all the information necessary in a form which they can understand to make proper decisions;
- (f) the full Pension Board should be required to reconsider its decisions regarding the interpretation of the Plan at the request of anyone eligible to receive a benefit;
 - the request must be submitted within a reasonable period of time after the award is made;
 - the applicant must be given the opportunity to be heard;
- (g) current pensioners should be allowed to request a Pension Board review regardless of the time at which a decision about their benefit was made; in their case only, special and favourable weight should be attached to their evidence;
- (h) the full Pension Board should be given express powers to consider and propose solutions to pensioner concerns;
- (i) there should be 5 trustees of the CN Pension Plan appointed by Governor-in-Council;
- (j) the criteria for appointment should be the same as that for the appointment to the board of directors of any Crown corporation;
- (k) the trustees should retain the powers of the present trustee (the CN);
- (l) the trustees should be given the discretion to implement a distribution of the experience gain attributable to pensioners recommended by the Pension Board sub-committee as proposed in Recommendation 4-1;
- m) the trustees should be expressly given the power of review over decisions of the Pension Board regarding the interpretation of the Pension Plan;
- n) the CN should have a trust deed prepared for the Pension Plan.

Chapter 7 Eliminating Mistrust — Disclosure

7.1 The Sub-committee recommends that in addition to or as complementary to the provisions of Bill C-90, the proposed *Pension Benefits Standards Act*, as introduced in December, 1985:

(a) CN provide all pensioners with the following:

- (i) a summary of the information contained in the annual Report of the Investment Division;
- (ii) a summary of information and recommendations concerning funding contained in each actuarial valuation.

This information should be presented intelligibly in “Keeping Track”, or in some other similar way.

(b) CN provide all active employees with the following:

- (i) the information described in paragraphs (a)(i) and (a)(ii) above;
- (ii) financial data including,
 - cumulative contributions and interest to previous year
 - member contributions for current year
 - interest credited for current year
 - cumulative contributions and interest to current year
 - the rate of interest being credited as at year-end;
- (iii) personal data including,
 - date of birth
 - date of entry into plan
 - pensionable service accrued to date
 - date of normal retirement
 - declaration designating a spouse as the survivor and any other relevant declarations regarding the survivor benefit;
- (iv) general data including,
 - an explanation of how the benefit will be calculated
 - the effect of C/QPP integration
 - how the vesting rules apply to the member years of service.

7.2 The Sub-committee recommends that the Superintendent of Insurance consider the possibility of prescribing for the purposes of pension benefits legislation the set of financial statements to be issued.

Chapter 8 Integration: An Example of Failure to Communicate

There are no recommendations in this chapter.

Chapter 9 Investments

There are no recommendations in this chapter.

Chapter 10 Additional Subjects: Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund

10.1 The Sub-committee recommends that

- (a) the Minister of Transport introduce legislation to include a 60 % survivor benefit retroactively into the arrangements of the Provident Fund, and to adjust Fund benefits as set out in our Recommendations 4-1 and 5-1;**
- (b) the government fully fund these improvements;**
- (c) the trustees of CN hold the funds and administer the Fund arrangements separately from the CN Plan on behalf of the Minister of Transport;**

GLOSSARY

Accrued Pension Amount of pension built up by a plan member according to length of service, earnings, and so on, up to a given time.

Actuarial Assumptions Factors that enter into the calculations of pension plan costs; for example, mortality rates, employee turnover, salary levels, investment earnings.

Actuarial Valuation Examination of a pension plan by an actuary to assess the solvency of the plan and determine the level of contributions required to maintain its solvency.

Ad Hoc Adjustments Adjustments of pensions being paid on an irregular, non-contractual basis.

Annuity A payment of money commencing at a predetermined time or event and made annually or at more frequent intervals, either during the continuance of a given life or a combination of lives, or for a specified number of years.

Average Industrial Wage (AIW) Average earnings for the Industrial Aggregate as measured by Statistics Canada and reported in Employment Earnings and Hours. This figure is used as a proxy for average wages and salaries.

Benefit A general term applied to any form of payment that may be made to a person under the terms of a pension plan, depending on the circumstances.

Benefit Formula A provision in a pension plan that established the method whereby the amount of an employee's pension is to be calculated, the amount being determined by multiplying either some fraction of the employee's earnings, or a fixed dollar amount, by the years of service under the employer's pension plan.

Best Average Benefit Formula A benefit formula where the earnings component is the average level of earnings during a certain number of the highest paid years.

Bridging Benefit A benefit paid to ease the recipient's difficulties during a relatively short transitional period; or, in the case of retirement before age 65 under an occupational pension plan, additional amounts paid until the person reaches age 65 when OAS and C/QPP benefits will commence.

Canada Pension Plan (CPP) A mandatory earnings-related public pension plan that guarantees a pension at age 65 equal to 25% of a contributor's average previous earnings, up to a ceiling. This ceiling is based on the year's maximum pensionable earnings (YMPE), which will be \$25,800 in 1986. The CPP also provides a 60% survivor benefit. The CPP covers workers outside of Quebec. In Quebec, the Quebec Pension Plan (QPP) provides parallel coverage.

Canada/Quebec Pension Plan (C/QPP) Used when referring to the universal Public Pension Plans.

Compulsory Plan or Mandatory Plan A pension plan that eligible employees must join as a condition of employment.

Consumer Price Index (CPI) Statistics Canada's measure of the rate of inflation. It is the price of a fixed basket of goods and services relative to its price in an earlier base year.

Contributory Pension Plan A pension plan under which both the employees and their employer make contributions. The employees' contributions are usually related to their earnings.

Contribution Rate In a contributory pension plan the contribution rate is the ratio of the required contributions to the covered earnings. The term can apply to either the employee or the employer.

Current Service The pension accrued in a year by an employee as a member of a pension plan.

Death Benefit A sum of money or series of payments paid, often to a survivor but also possibly to an estate, in the event that a member of the pension plan dies before retirement.

Deferred Annuity or Vested Deferred Pension A life annuity payable beginning at some future date, usually the normal retirement age, to an employee whose membership in a pension plan has terminated after becoming vested and before the normal retirement age of the plan.

Defined Benefit Plan A pension plan that provides a pension whose amount is determined by a defined benefit formula, a formula that relates the annual or monthly amount of the pension that will be paid to the number of years of service the employee has had and also possibly some measure of average or recent levels of pay.

Defined Contribution Plan A pension plan where the benefit at retirement is not fixed in terms of a member's salary and years of participation (see Defined Benefit Plan), but is determined by the amount of annuity that the accumulated contributions plus interest can purchase at retirement. Contributions are generally fixed as a percentage of the employee's

salary and may be made by the employer and employee or by the employer alone. These are commonly called money purchase plans. RRSP's are an example of individual as opposed to group defined contribution plans.

Disability Pension Pension payable to an employee permanently incapacitated due to physical or mental disability.

Excess Interest Approach A method of adjusting pension benefits for inflation by setting the interest rate assumption at a rate that would be obtainable in an inflation-free economy. This approach therefore indexes benefits and credits by the inflationary component of interest rates, rather than by a more direct measure of inflation, such as the increase in the Consumer Price Index.

Experience Surplus (Gain) A surplus, revealed by an actuarial review of a pension plan, resulting from a difference between actual experience (investment earnings, salary levels, etc.) and assumptions made at the time of the previous valuation.

Fully Funded When applied to a pension plan, this can mean a pension plan that at any particular time has sufficient assets to provide for the payment of all pension and other benefits required to be paid under the terms of the plan in respect of service rendered by employees and former employees to date or in respect of service rendered and expected to be rendered in the future.

Funding The orderly accumulation of assets, during the working lifetime of a group of employees that, together with the earnings of the assets, are expected to provide all pension and other benefits in respect of that group as they become payable in the future.

Funded Ratio The ratio of the assets in a pension fund to the total liabilities of the pension plan. There are two main ways this ratio can be defined. The "going concern" funded ratio looks at the assets and liabilities of the plan as if it were going to continue in existence indefinitely. The "termination basis" funded ratio assumes the plan is to be wound up immediately.

Guaranteed Income Supplement (GIS) An income-tested supplemental benefit program for Old Age Security recipients. The basic income guarantee was \$338.95 per month for individuals, \$441.50 for couples in the first quarter of 1986. Benefits are lowered by 50 cents for each dollar of income, other than OAS benefits.

Indexing The automatic adjusting of pensions in pay in accordance with changes in an index such as the Consumer Price Index. This is to be distinguished from ad hoc adjustments.

Integration Provision in a pension plan which relates plan contributions and/or benefits to those of a government pension program, e.g. Canada/Quebec Pension Plan. CN formula is a step-rate one providing lower rates of benefits and contributions or annual earnings up to the YMPE. Not to be confused with Bridging Benefit.

Joint Life/ Survivor Annuity An annuity payable until the death of the retired employee (plan member) and continuing thereafter in full or (usually) in part, during the life of the survivor (spouse).

Mortality Tables Tables showing the proportion of people expected to die or survive at each year of age. Different rates apply to different types of individual (the whole population, insured lives, pensioners, men and women). These tables are used by actuaries to estimate the cost of various benefits connected with pension plans.

Occupational Pension Plan All pension plans offered by employers, whether in the private sector or the public sector.

Old Age Security (OAS) Federal flat-rate pension payable to all Canadians age 65 or over. The payment for 1986 will be \$285.20 per month in the first quarter of 1986. OAS benefits are taxable but are not included in income for purposes of computing Guaranteed Income Supplement benefits.

Pension An annuity, or in some cases a similar but non-contractual payment, paid to a retired employee. The term "pension" is also applied rather than "annuity" to the regular payments made under public pension plans where no contract has been entered into for the payment of a specific amount of annuity.

Pensions-in-pay Pension benefits that have started to be paid (in contrast to deferred pensions).

Pension Credits The value, or a measure of the value, of a pension that has been earned (but that may not come into pay for several years), or alternatively (for example in the C/QPP) the basis on which pension entitlements have been accrued.

Plan Termination Winding up or discontinuing an occupational pension plan; for example as a result of the bankruptcy of the employer.

Portability The word portability has been used in two quite different senses. Its original use in connection with the introduction of pension benefits legislation in the mid-1960's referred to the vesting provisions introduced at the time. Its current use refers to arrangements for the transfer of an employee's pension credits either to another pension plan or to a RRSP.

Present Value The current worth of an amount or series of amounts payable or receivable in the future determined by discounting the amount or amounts at a rate of interest.

Public Pension Plan A pension plan such as OAS or C/QPP provided by a government in its role as a government rather than in its role as employer.

Public Sector Plan An occupational pension plan offered by an employer in the public sector; for example, the plan for employees of federal, provincial and municipal governments, Crown corporations, school boards.

Registered Pension Plan (RPP) An occupational pension plan that, on meeting the requirements of the federal and provincial governments, has been accepted for registration (thereby qualifying for favourable tax treatment) under the Income Tax Act.

Registered Retirement Savings Plan (RRSP) An individual savings vehicle for retirement provided under the Income Tax Act; taxes are deferred on the contributions and the income they earn until the savings are withdrawn, ordinarily as a retirement annuity.

Survivor Benefits The benefits, if any, that are payable to the beneficiary, typically a spouse, of a plan member who dies. This benefit may be in the form of a pension, returned contributions, or a guaranteed period over which the plan member's pension continues to be paid after death.

Termination A severance of the relation between employer and employee, whether by deliberate withdrawal (quitting); by involuntary withdrawal owing to illness, accident, disability; or by discharge or lay-off not followed by rehiring. A generic term that includes severance for many causes other than death or retirement.

Unfunded Liability The amount, if any, by which the total value of the pensions promised under a pension plan (the actuarial value of the liabilities) exceeds the value of the assets at a point in time.

Vesting The employee's right, on termination of employment before retirement under a pension plan, to the benefit that has accrued under the normal benefit formula of a defined benefit plan, or the accumulated contributions held on his behalf in a defined contribution plan, up to the date of termination of employment; the benefit is often payable as a deferred annuity commencing at a normal retirement age.

Year's Maximum Pensionable Earnings (YMPE) The maximum earnings for which contributions can be made to the Canada or Quebec Pension Plans during the year. YMPE in 1986 is \$25,800.

ABBREVIATIONS

AIW	Average Industrial Wage
CPI	Consumer Price Index
CPP	Canada Pension Plan
C/QPP	The Canada and Quebec Pension Plans
GIS	Guaranteed Income Supplement provided under the Old Age Security Act
OAS	Old Age Security
PBSA	Pension Benefits Standards Act (which applies to pension plans in employment under federal jurisdiction)
QPP	Quebec Pension Plan
RPP	Registered Pension Plan (under Income Tax Act)
RRSP	Registered Retirement Savings Plan (under the Income Tax Act)
YMPE	Year's Maximum Pensionable Earnings (for contributions and benefit calculation purposes under the C/QPP)

Legal Opinion Prepared for the Sub-committee by Donovan W.M. Waters, Professor of Law, Barrister and Solicitor

Professor Waters, who teaches law at the University of Victoria in British Columbia, is a well-known authority on the law of trusts. He is the author of Canada's leading text on trust law, *The Law of Trusts in Canada*, (Toronto: Carswell, 1984, 2nd ed.). Professor Waters is also a trustee of a pension plan.

The opinion is divided into four sections which cover the main areas where questions regarding the legality of CN's actions arise:

- (1) ownership of the Fund, which answers the question, Who owns the Fund?
- (2) Fund administration, which deals with trustee issues, including investment decisions
- (3) CN's obligation to fund, which deals mainly with concerns surrounding the unfunded liability, as well as CN's use of the experience surplus to reduce its funding obligations
- (4) what claims, if any, CN, pensioners and actives have on Fund assets. The issue of withdrawal of a surplus is also discussed although only in a theoretical way, since a Plan cannot be in surplus where there is an unfunded liability.

CN PENSION FUND

Section 1: Ownership of the Pension Fund

1(a) Who owns the CNR Pension Fund?

Answer: the CN Pension Plan takes the form, as it has done since 1935, of a “trusteed” plan. That is to say, in such a plan the assets which are to pay pensions are held by a trustee or trustees (there may be one or several) on trust for the payment of the described beneficiaries in accordance with the terms of the plan. In a fully-funded plan, which is of course the most desirable, all the moneys, which at any particular point in time are required by the trustee for pension provision purposes, have been transferred to (or settled upon) the trustee, and the trustee’s task thereafter is to invest those moneys for return and growth. In a totally unfunded plan there are no trustees because there is no fund to hold and invest, but a partly-funded plan is a trust, because, though some moneys which are to be used for the provision of pensions have been promised (usually by the employer) but not paid to the trustee, other contributions have been received, and are held by the trustee on trust.

A trustee pension plan is in law a trust like any other. Its whole conceptual basis, and the rules of law which govern it, are to be found in the law of trusts, a law which governs at one extreme the simple testamentary trust and at the other the oil and gas royalty trust or the trust for bondholders.

In trust law the trustee holds the legal title to the trust assets, and the beneficiaries’ rights in those assets are those which are set out in the trust instrument. The beneficiary’s interest is in the enjoyment of the asset and this is described as an equitable legal interest; he has no interest in or entitlement to the rights and powers associated with the disposition of legal title, or management of the assets (stocks, bonds, or other security instruments, for example). Those rights and powers are the trustee’s and the beneficiaries can only interfere, if at all, to the extent which the trust instrument (or plan) permits. Though the trustee acts on behalf of and for the exclusive benefit of the trust beneficiaries, he is not an agent — he cannot be ordered by the beneficiaries to do anything. Provided the trustee acts in accordance with the terms of the trust instrument, which describes his duties and will usually give him powers, and he also acts in accordance with the law, which governs, for instance, the standard of care, and the loyalty to the trust that he must show, the beneficiaries cannot sue him for breach of trust, or question his exercise of discretions (or powers).

It is not therefore right to say that either the trustee or the beneficiaries “own” the fund. Each has an estate (or interest) in the fund — the trustee legally, the beneficiaries equitably; together they can perhaps be said to “own”, to use a lay word, but that is as far as one can go. The trustee must manage in conformity with the law and the trust indenture; the beneficiaries’ sole rights to enjoyment are those which are described in the trust instrument — those, and no others.

1(b) Does the Pension Fund “belong” to CN?

Answer: No. The pension fund as a *trust* fund is separate and distinct from all of CN’s assets. Once assets are put into this fund to be held by the trustee (whoever that person may be), they are no longer the assets of CN, even if they came from that source, or of the

beneficiaries, though they came from that source. They are funds set apart from either the employer's or the beneficiaries' control for the sole purpose of investment and the provision of pensions, in accordance with the plan and trust law. The employees and CN as contributors are settlors of the fund, but, as with all trusts, unless powers are reserved to the settlor in the instrument, the settlor has alienated property, once it is put into the trust, and he has lost control over it as if sold or given away. Whether a pension plan is contributory or non-contributory, the employer places funds into the trust; the funds are then vested in the trustee, and the trustee's exclusive control. It is irrelevant whether the employer sees itself as responsible, or is responsible, for paying defined pension benefits. A "trusteed" plan, or self-administered, uninsured plan, inevitably gives the employer a real concern for levels of investment performance and administrative costs, when the character of the plan is defined-or unit-benefit, but the character of the fund remains a trust fund. It is also irrelevant in this regard that CN is the Trustee. CN wears two hats; (1) company and employer, (2) trustee. The two are totally distinct.

Section 2: Fund Administration

2(a) Who in Law is responsible for determining fund investment policy and investment decision-making?

Answer: First, a reference to the law of trusts. Unless the trust instrument provides otherwise, the trustee exercises the power of investment. He decides policy (e.g., the mix of growth assets and debt securities), and he is responsible for his investment consultants if he delegates to them the choice of particular investments within the policy parameters already set by the trustee. The consultants are his agents; he must personally select them, and carry out a level of supervision of their work which would be considered reasonable and prudent in the business community. However, a trustee can validly be required to seek the consent of a third party as to the investments he makes. It is often an unwise move for the settlor to give another such power, but that is another matter.

Under the terms of the Consolidated Rules (1935 and 1959) of the Plan the Company is the Trustee (1(x)), and the fund is to be administered by the Trustee, the fund not forming part of the revenues or assets of the Company. The power of investment given by the plan rules is found in Rules 3(3) and 108. See also clause 144(7). Under Consolidated By-Law No. 80 (as of 01/12/81) the Investment Committee, a body appointed by the Board of the Company and comprising a specified number of Board members and officers of the Company (1.4), is charged with reviewing the activities of the Investment Division (again Company officers), and advising the Division with respect to investments. The Committee is also generally to give approvals and take such action as the by-law contemplates (2.2). The Division appears to be responsible for the day-to-day investment "operations" of the trust fund (3.2), but policy decisions are to be "approved" by the Company's Board (3.2 and 4.1). From whom or which body policy proposals are to come is not clear in my opinion. 4.3 suggests the Division will carry any such proposals to the Board, but expressly requires the Division's proposals to have the agreement of the Investment Committee before they are taken to the Board. The Committee's advisory powers (2.2) may also possibly extend from the selection of specific investments to the origination of policy proposals, but, if this is the correct interpretation of 2.2, it would seem that the Board may also require the views of the

Division (4.3) before making any policy decision. Ultimately, whether policy proposals originate with the Division or the Committee, policy decisions are taken by the Board. When it is taking these decisions, the Board is sitting as the Trustee (Consolidated Rules, cl. 1(x)). As to investment selection, the Division and the Committee appear to be required to work together at this task, the Committee advising, and the Division making decisions and carrying out the trading (4.2).

In effect, since the Board members are both employees and agents of the Company, and the Company's officers are its employees, the Company as Trustee acts through its Board to make all investment policy and selection decisions, and to carry through the necessary trading operations. Effectively, as Trustee of the pension plan the Company acts much in the manner of a trust company.

As a closing comment in response to this question, it should be said that, even where a trusteed pension plan has individuals as trustees, it is not unfamiliar to find that those trustees are required to take direction from the employer regarding the selection of securities. This is valid legally, as earlier observed; it is a reflection of the employer's concern to have a stable portfolio of investments, and an acceptable level of growth. After all, as previously noted, he is self-insured if the plan is defined benefit.

2(b) Can investment policy and decision-making legally be directed at benefitting CN as opposed to pensioners?

Answer: No. A trustee must act solely and exclusively for the beneficiaries of his trust. This is axiomatic in the law of trusts. CN, the employer, contributes to the pension fund as a settlor, but when it wears the hat of Trustee in administering the fund it has no choice but to consider only what is best for the members of the plan, i.e., the active employees, retired employees, and the other pensioners. Only the trust instrument can derogate from that selflessness, and there is nothing in the Plan Rules that I can find which allows the Trustee any permission to consider its own interests. It is subject, like all trustees in principle, to the full rigours of the rule that the trustee must make no personal profit from the trust fund, and not permit itself to be in a conflict of interest and duty situation. Investment policy decisions and investment selection can be guided, as they are controlled, by only one criterion — the best interests of the plan members. This is important, because the temptation to a self-insuring employer is to be as much concerned with conservation in order to protect his own interests, as with increasing the yield. On the other hand, though the membership is always concerned about inadequate funding, where the plan is defined benefit it can be said to be equally in the plan members' interests that the employer has the wherewithal to provide that benefit. Though the trustee's duty is to make policy decisions and investment selection solely with the best interests of the plan members in mind it must also be remembered (see the answer given here to Question 1) that the trustee is not subject to the orders of the beneficiaries. This misunderstanding of the law is commonly made. The trustee must follow the instructions of the terms of the plan, which is or is part of the Trust Deed, and in carrying out those duties and exercising those discretions, like the choice of investments, adhere to the standard of loyalty, care, and vigilance defined by law. The plan's terms and the law alone instruct the trustee.

2(c) Do pensioners have any legal rights regarding investment policy and investment decision-making? What are they?

Answer: All members of the plan, which means active, contributing employees, retired persons, and all other qualified pensioners, are entitled to require the Trustee to invest only in accordance with the plan investment power (Consolidated Rules, 3(3) and 108. See also 144(7)). If the Trustee departs from this description of permitted investments, any and all plan beneficiaries are entitled to bring action for breach of trust, and thereby to ensure that any loss caused to the trust fund is compensated for out of the Trustee's own personal assets.

This is the full scope of the beneficiaries' control over the Trustee's investment decisions and conduct. The specified investments permitted by Rule 108 are narrow in scope, being substantially limited to government guaranteed debt securities, and with such investments it would be difficult for the Trustee to be imprudent in its policy and selection, but Rule 3(3) is broader. However, prudence and care are always required of the Trustee. See *Fales v. Can. Permanent Trust Co.*, [1977] 2 S.C.R. 302, 318, 319. Failure to demonstrate prudence and care, and consequent loss, justifies the plan members' legal action.

2(d) Do pensioners alone have the rights mentioned in question (c) (i.e., are pensioners the sole beneficiaries of the trust)?

Answer: As stated in the previous answer, all trust beneficiaries have these rights. As active employees contributing to the plan they are beneficiaries. As retired employees or spouses or other persons (described in the plan) they are beneficiaries as recipients of pensions, since the Company as Trustee "delivers" the pensions.

2(e) Do you find that current trusteeship arrangements violate either the letter or the spirit of the *Present Pension Benefits Standards Act* ("PBSA")?

Answer: Yes. It is unquestionably the case that under the law of trusts a person may declare himself a trustee for others (or himself and others) of assets that he previously owned in his own right. The owner merely changes his hat from that of outright owner to that of trustee, and title will accordingly remain in his name, despite the existence of the trust. Nevertheless, this does not appear to be an arrangement which the PBSA contemplates for trusted pension plans. Regulation 11(1) of the PBSA Regs. requires the funds of a plan to be administered by a life insurance company, a corporate trustee (i.e., a trust company), individual trustees, a society established under the Pension Fund Societies Act, or the Government of Canada. Reg. 11(2) require funds, including securities, to be deposited in the name of one of the above, excepting individual trustees, or otherwise in the name of the pension plan, or individual trustees in trust for the pension plan.

I assume, though I have great difficulty in interpreting the meaning of Regulation 11(2) in this way, that, given the arrangements of the CN Pension Plan Rules and By-Law No. 80, CN claims to administer and hold the fund as an "individual trustee". If this is so, I have to assume also that CN as a corporation is empowered by its charter to exercise fiduciary powers. If I am wrong in either of these assumptions, I do not understand on what basis CN is recognized by the Superintendent of Insurance as satisfying this regulation.

If CN is regarded as meeting the requirements of this regulation, it remains the case in my opinion that CN is not meeting the spirit of this regulation. It is my opinion that this regulation is attempting to divorce the office of trusteeship from the employer and the

employees. It is attempting to bring about a visibly detached and disinterested trusteeship, to which both employee and employer can look for objectivity and professional skill. I will later suggest that in my opinion much of the dissatisfaction by employees and pensioners with the present conduct of the pension plan stems from the fact that this divorce, as I have called it, has not taken place with the CN plan. There is an ingrained suspicion, for some it is a proven fact, that with CN as both employer and trustee the corporation is utilizing its trusteeship to advance its own corporate interests, rather than those of the beneficiaries of the Plan, persons who should be the Trustee's sole concern. As I understand regulation 11, and the more so against the background of the entire PBSA and its regulations, this is the very thing which this regulation is designed to avoid.

CN's position, no doubt, is that as employer it has a real concern that the investment and administration of its plan, namely, defined benefit, shall be as stable and low cost as possible. Nevertheless, it remains the case that CN as Trustee is not permitted in law to protect or advance its own interests, as I have explained. CN is not a beneficiary of the Plan. Moreover, without employer dissatisfaction the great majority of such plans possess trust companies as the trustee, and most of the remainder possess individuals distinct from the employer. It is puzzling, therefore, given the consistent reaction of CN Plan members, to the Plan's operations, why CN has not thought fit to adopt the unequivocal recommendation of Dr. Noel Hall in his 1976 report.

2(f) Do you find that current trusteeship arrangements violate the letter or the spirit of the *proposed Pension Benefits Standards Act, 1985*, (Bill C-90), as introduced in the House of Commons on December 17, 1985?

Answer: The CN Plan is not "a multi-employer" plan, as defined in Bill C-90, nor, to my understanding, was it "established pursuant to one or more collective agreements" (s. 7(1)(a)). Therefore, s. 7(1)(a) does not appear to apply. S. 7(1)(a) requires the "administrator of a pension plan" to be "a board of trustees", or similar body described in the plan or agreed between employer and labour union. Nor, because CN is not itself "a multi-employer", does s. 7(1)(b) apply, which requires the "administrator" to be a "pension committee constituted in accordance with the terms of the pension plan." In my opinion, therefore, the "administrator of [the] pension plan" for the purposes of this section is "the employer", and under s.7(7) the "administrator" is responsible for the administration of the plan, "including the pension fund", in accordance with the Act and the regulations, and for the filing of documents.

However, under s. 7(3)(a) CN may establish a pension committee to be the "administrator", but, if it does not do so, under s. 7(3)(b), there being more than 50 members of the CN Plan, a majority of the Plan members may request that a pension committee be formed to be the "administrator", when CN must comply. The duties of the "pension committee" are set out in s. 7(6). The nature and scope of these expressed duties should particularly be noted.

Who are to be the members of a pension committee set up further to s. 7(3)(a) or (b) is not in my opinion clear. Ss. 7(4) and 7(5) each prescribe at least one representative of the plan members, chosen by the members (the members by majority are required to ask for this representative if CN voluntarily sets up a pension committee). However, "pension

committee” is not defined in s. 2, or otherwise in the Act, and it would therefore appear that CN as the employer may determine the size and the remaining members of the committee.

Should CN determine to set up a pension committee, as it can do under s. 7(3)(a), or in the alternative a majority of Plan members were to request a committee under s. 7(3)(b), the question then arises as to what relationship this committee as “the administrator of [the] pension plan” would have with the existing Pension Board (Rules 2, 102, and 101(c) of the 1959 and 1935 Plans respectively). This Board, which Rule 2 lays down is to “administer” the Plan(s), is already a body balanced in its make-up between persons nominated or approved by the employer and other persons nominated or approved by the union, but in the event of the inability of the Board to make a decision on any matter within its jurisdiction the matter is to be referred to the CN Board (Rule 2(9)), and the Pension Board’s powers (or jurisdiction) as set out in Rule 2(10) are different from those given to the “pension committee” by s. 7(6)). It is also clear that under s. 7(6)(c) further duties may be imposed upon “pension committees” under regulations yet to appear.

Trusteeship and investment present a particular problem. Does the proposed Act envisage the “pension committee” being the trustee and having the power of investment? Bill C-90, s. 7(7), makes the pension committee responsible as administrator for “administering ... the pension fund”, but the Act nowhere gives the duty or power of investment to this committee in express terms. S. 8(3) charges the administrator to “administer the ... pension fund so as to protect the pension benefits” of the members and other beneficiaries of the plan, and s. 8(4) imposes a standard of care upon the administrator which trust lawyers associate with the express trustee who has custodianship of, and investment powers over, the trust property. S. 8(5) underlines this comparison with the express trustee. S. 9(4) applies only to any schedule of permitted investments, however, and otherwise s. 9 is silent on the issue. The problem of what Bill C-90 intends for trustee pension plans no doubt stems from the fact that the Act applies to all types of pension plan, of which the trustee pension plan is but one. However, in my opinion, though I admit to some doubt, especially in view of s. 7(6), the better interpretation of Bill C-90 is that the Act makes the “administrator” trustee of the pension fund, and responsible for the investment policy and selection. This seems the more likely intention of s. 7(7).

The CN Plan on the other hand makes CN the Trustee, and gives responsibility for investment policy and selection to the CN Board; that Board in large measure works through the Investment Committee and the Investment Division (see answer to Question 2(a), above). If I am correct in my interpretation of Bill C-90, that Act, if enacted, would enable the members, if they chose, to see that a pension committee is established, and that a person chosen by themselves is a member of that committee. If I am wrong, two situations occur. First, as to the duty and power of investment, the Investment Committee, the Investment Division, and the CN Board would all three continue to exercise the authority set out in the Plan. Secondly as to trusteeship (i.e., vested title to investments), CN would remain as Trustee, but would keep the pension committee fully informed (s. 7(8)) in order that the committee might properly discharge its duty (s. 7(6)(b)) “to review, at least once every year, the financial, actuarial and administrative aspects of the plan”. Whether the existing Pension Board has the power to discharge this task under rule 2(10)(b) I doubt, even in the light of Rule 2(10)(d). Bill C-90, s. 7(6)(b), requires, I would think, some form of accounting by the Trustee to the pension committee.

I conclude, therefore, that the current trusteeship arrangements of the CN Plan cannot be said to violate the letter of Bill C-90, except to the extent that the trusteeship of the CN Board and the investment authority of the CN Board, Investment Committee and Investment Division, could be brought to a close. If the proposed Act contemplates that the pension committee shall be the trustee of the fund, and determine investment policy and selection, which I consider the more persuasive interpretation, then a majority of the members have the power to ensure that such a pension committee is formed. If the Act does not include custodian trusteeship within the concept of "administrator", then the present trusteeship of the CN Plan remains in place. If the Act does not include investment policy and selection within the role of the "administrator" (and ss. 7(6) and 7(7), read together, could lead to this interpretation, but I find it more difficult to believe this is the intention), then the CN Plan provisions on this matter also remain in place.

Though in the light of Dr. Noel Hall's recommendation, and my own (see answer to Question 2(d)), s. 7(1)(c) appears to reflect a contrary line of thought, it is my opinion that Bill C-90 is attempting to secure a detached and impartial administrative agency through the device of a "pension committee". Whether s. 7, as at present conceived, achieves this end (certainly for trustee pension plans) I respectfully doubt, in particular because I find nothing on the size and composition of the committee, other than the members' representative. Given the silence on this last matter, I cannot say with any conviction that the spirit of Bill C-90 is contrary to the terms of the CN Plan. It would appear that the employer's nominees to the proposed pension committee would have voting control. But again, I would reiterate, the proposed Act is enabling; the CN Plan members would have it in their power to determine whether there should be a "pension committee".

Section 3: Obligations of CN to Fund the Pension Plan

3(a) Has CN a legal responsibility to pay off an initial unfunded liability or an experience deficiency, as defined by the present *Pension Benefits Standards Act*, as soon as it is incurred?

Answer: In my opinion, no. Under the law of trusts a trustee has the obligation to care for the trust property in his name, and to exercise any rights of action he has as trustee to obtain for the trust any property intended from the trust. For example, he must ensure shares are registered in his name, and acquire possession on the termination of leases in place on trust-owned fee simple land when the trust takes effect. He must also pursue the rights he has arising out of contracts into which he has entered. If, for instance, he has entered into a contract whereby another agrees for consideration to supply certain assets to the trust, the trustee must pursue his contractual remedies if the other fails to perform. However, if gratuitously X states his intention to transfer cash to T, who is the trustee of an existing trust for the benefit of B, X's object being that the trust fund shall be augmented, and greater benefit be available for B, there is nothing T or B can do if X changes his mind before transferring the cash. B may be the employee of X, but only if there is a contract between X and B requiring the provision can B sue X for the provision of the cash to T. T has no *personal* right of action on that contract, even if there is a contract between X and B. T may now sue, but only as B's trustee.

It follows that, if instead of gratuitously promising to donate the cash, X enters into an agreement with Y, the union representing X's employees, that X will do certain things, X and Y act as strangers to the trust (neither is acting in the contract as a trustee, and neither is a beneficiary of the trust), and neither T nor B has any rights to sue on the contract made between X and Y. Moreover, whether Y itself has an action on the contract against X depends on what X has agreed to do. If X has agreed that it will increase the pensions of the retired employees, that is one thing. Increase of the pensions of persons retired may or may not require X to pay sums immediately into the trust fund. It all depends what the parties have agreed, and on the manner in which the plan requires augmentation of the pensions to be made, i.e., payments from the trustee, or directly from the employer.

So far as the pensions of active employees are concerned, X may have agreed to ensure that those employees retire at certain higher benefit levels than are now in place. That is another thing. Y, the union, has no right to require of X that X fund the trust in sums which will ultimately produce these higher levels unless X has agreed (1) to ensure pensions at those levels, *and* (2) to supply cash to the trust fund at once for the purpose of supplying the wherewithal to meet those levels when the time comes. It also has to be said that, even if X and Y have agreed to both (1) *and* (2), neither T nor B has any ability to bring legal action on the basis of that agreement because neither was party to the contract. It is most unlikely that all active and retired employees, and other pensioners such as spouses, would have been made party to the agreement between X and Y; certainly in my experience I have never seen it attempted. But X or Y may have joined T as a party to the contract, and, if this happened, T can sue on that agreement (if legally enforceable agreement it is). But, in his turn, T also can then only enforce the terms of that agreement, and, if cash is to be provided at once by X, that obligation must exist in the agreement.

The reason why I have answered the question put to me by replying, No, is because there is no obligation under the PBSA upon the employer to fund immediately (s. 11(a) of the Act and reg. 12 make careful provision for how funding shall be made), and I can see no immediate funding obligation upon CN in the Plan. The only consequent obligation upon CN is to adhere to the funding requirements of Regulation 12, either as specified in the regulation or as stipulated by the Superintendent. That in my opinion concludes the matter.

However, even were there is an obligation upon CN to fund at once, it appears to me that CN entered into the collective agreement with the union solely as the employer. I am not aware of any evidence that shows CN also expressly entered into the agreement in its capacity as trustee of the plan. Whether it could be said impliedly to have entered into that agreement wearing the hats of both employer and trustee is more difficult to answer. I have seen no evidence from the documentation available to me which would justify the drawing of that implication, and in my opinion it cannot be implied from the mere fact that the employer is also the trustee. The difficulty emanates from the fact that CN continues to wear the two hats. It is vulnerable to the argument that what it agrees to do as an employer, it cannot refuse to do, contract aside, as trustee.

On the assumption then that CN neither expressly nor impliedly entered into the collective agreement other than as an employer, CN as trustee would have no action on the agreement. This would be so even had the collective agreement legally obligated CN to fund the trust at once — and no evidence suggests it does. Nor would the union have an action, because the union is a different body from the membership of the plan, which comprises active employees, retired employees and other pensioners. There is also no evidence that the

union entered into the collective agreement for pension plan purposes, as the agent of all the plan members. I make no comment on the additional fact that the pension plan aspects of the 1973 agreement were not part of the formal record of the agreement, though CN agreed to be bound by the terms of the consensus and conciliation.

3(b) To make question 3(a) more specific, in 1973 and 1975 the CN made Plan improvements which increased the unfunded liability by \$197.3 million and \$49.9 million respectively. [This was the introduction of the 2% benefit made retroactive to all years of service prior to 1975.] Also, from 1971 to 1985 CN has given ad hoc adjustments to pensioners which increased the unfunded liability by \$365 million. Was CN legally obliged to pay \$197.3 million into the Fund in 1973, \$49.9 million in 1975, etc?

Answer: In my opinion, as explained in my previous answer, No. All that I would add here is that, though the 1935 plan was a type of money purchase plan, the 1959 plan is clearly solely a defined benefit plan. Whatever might be said as to the 1935 plan (and even here I can find in the plan no obligation on CN to fund the plan at once; see Rule 150 (1935 plan)), the 1959 plan entitles members to a pension based not upon fund size and combined contribution accounts, but upon a formula. Provided that the 1959 plan is actuarially sound at each triennial review, and CN has adhered to the funding obligations of PBSA Reg. 12, including such requirements as the Superintendent has imposed under authority of that regulation, I can see no further immediate funding obligation of CN with respect to the 1973 and 1975 formula improvements (increases of the multiplier percentage component, and retroactivity of the increase). See Rule 27 (1959 plan). Each member is entitled to the formula pension on his or her retirement, and, if the Superintendent is satisfied that the letter of Regulation 12 has been met, plus any requirements that he has made under that Regulation, the members have everything to which they are entitled, provided none has been denied the formula benefit. I would draw attention to Regulation 12(8) which clearly fixes the funding obligation when the plan has been amended.

So far as the ad hoc adjustments between 1971 and 1985 are concerned, my reasoning has to be the same. I continue to assume that, despite the degree of non-funding, the requirements of Reg. 12, and of the Superintendent further to that Regulation, have been met.

3(c) If CN was not obliged to pay the monies referred to in 3(a) and 3(b) into the Fund at the time the improvements and adjustments were promised, was it obliged to treat these monies as a loan from the Fund, and to pay interest on the monies at a rate currently obtainable on the market?

Answer: In my opinion, No. If CN has no obligation under the PBSA, or under the terms of the plan, to fund the plan at once to the extent of these sums (the 1973 and 1975 formula increases, and the 1971-85 ad hoc adjustments), then I cannot see upon what basis it could be said to have notionally funded the trust, and then notionally borrowed the same sums from the trust. If CN had no *obligation* to pay these moneys into the plan at the time they were promised, then, as it seems to me, one cannot assume performance of a non-existent obligation, and a loan-back. Anything CN enforceably promised the union can be the subject-matter of legal proceedings brought by the union, but I can see no evidence of a promise to fund at once, even between the employer and the employee.

3(d) If the answers to 3(a)-(c) are in the negative and if they are based on provisions of the present *Pension Benefits Standards Act*, suppose the relevant provisions of the Act did not exist; would CN then have any obligation — based on trust law, contract law, or some other basis — to keep its Plan fully funded at all times, or at least to pay current interest rates on amounts paid over time to make the Plan fully funded?

Answer: In my opinion, No. Under trust law there is no obligation upon anyone to supply assets to a trust. This is why a donor must either have transferred assets effectively to the trust, or have done all he or she can do to complete the transfer. See *Milroy v. Lord* (1862), 45 E.R. 1185. A would-be settlor may contract with the trustee (or a beneficiary of the trust) that he (the settlor) will transfer assets, and then the trust is considered to be funded because the trustee has an action for specific performance or compensatory damages, if the would-be settlor later refuses to carry out his obligation. In the present case the employer has either unilaterally declared that it will see that existing or future pensions are at a stated level, or it has a collective agreement with the union that it will see that pensions of a certain level are paid (whether through formula enhancement or ad hoc increases). I repeat that there is no evidence available to me (1) that the employer agreed with the union as employer *and* trustee for the plan, or (2) that it was agreed that the employer would fund at once upon giving the undertaking.

Even if one approaches the collective agreement as a binding contract, it will be apparent from the above that the law of contract does not produce a different answer. I am not aware of another basis in law which would produce a different result.

I would only add that the interest rate assumption of 4% used as of 1960, and the 7½% as of 1968, would have been assumptions for the purposes of calculating actuarially the funds necessary to meet benefits promised. Again, the member's benefit is merely to receive the pension produced by the application of the formula to his particular circumstances.

3(e) In 1981 the Fund had an experience surplus. In 1983 and 1984 CN used this surplus to reduce its current service contributions for those years to zero. Was CN within its rights in doing so?

Answer: There is nothing in the 1935 and 1959 Consolidated Rules which would appear to deny this right to CN. However, it is possible that an argument could be mounted against this right on the basis of a strict reading of Regulation 12(2) to the PBSA:

“Subject to subsections (2.1) to (2.11), every employer *shall pay into a pension plan*

(a) in respect of current service, an amount of contributions equal to“.
(underlining supplied)

Once funds are in the plan it is arguable that they cannot thereafter be employed for the purpose of meeting current service contribution obligations, or any other of the liability, experience deficiency, or test deficiency, situations described in Regulation 12(2). It would be my opinion, however, that such an argument, if correct, would have very strange results. It would mean that, though the object of the Act and the regulations is to ensure a periodic actuarial assessment that the plan is sound and thereto a level of funding, nevertheless, if a surplus is discovered on the occasion of any assessment, that surplus cannot be employed for the purpose of meeting current or future liabilities or deficiency correction. Fresh funds must

be put into the plan. This must be wrong. The object of a plan of a defined benefit character is to establish the liability of the employer to provide a pension determined by a formula, which itself ignores the amount actually in the trust fund. The formula is not per se concerned with the size of any fund. With any other employer than government, it is obviously a concern of members of the plan that the employer will still be in existence when retirement or resignation dates occur, and, if existing, be in a financial position to meet its obligations to the members. But the *advantage* of a fund set apart in a trust distinct from the employer's own assets does not make a fund a *necessity* to the operation of a defined benefit plan. It follows in my opinion that, provided the promised benefits can be met from the fund, any excess funding can be called upon by the employer to meet other current or future liabilities, until, if at all, deficiency occurs.

The Department of National Revenue requires surplus in a defined benefit plan to be expended upon employer "contributions on account of current or past service in the current and subsequent years". This is by way of alternative to the employer being refunded the surplus in excess of sums needed as employer current service contributions for the next 2 years. However, Information Circular 72-13R7, para. 39(a), can only properly address the issue for the purposes of the *Income Tax Act (Canada)*, as the opening words of the subparagraph itself make clear.

3(f)(i) Does CN as trustee have the power to force CN the employer to pay amounts owing to the Plan for "current service" and for "special payments" on the unfunded liability, as these terms are defined in the current *Pension Benefits Standards Act* and its Regulations?

Answer: In my opinion, yes. In my answer to Question 3(c) I suggested that CN is "vulnerable to the argument that what it agrees to do as an employer, it cannot refuse to do, contract aside, as a trustee." I said, "The difficulty emanates from the fact that CN continues to wear two hats". There I was dealing with the issue of the CN as employer entering into a collective agreement with the union of employees, and I was raising the question of whether CN as trustee might be said to have impliedly entered into the agreement when CN as employer bound itself (as I was supposing) to fund the Plan at once for promised improvement of benefits.

Here the first issue is how CN as employer becomes bound to make "current service" payments and "special payments". In my answer to Question 3(b) I observed that Rule 27 (1959 Plan) obligates CN as employer to make such payments in each year as it is required to make under the PBSA. This applies both to "current service" payments and "special payments". Reg. 12(2)(a), further to the PBSA, requires "current service" payments to be made each year, and Reg. 12(2)(c) and (d) specify the periods of time during which "special payments" must be made. Reg. 12(2.1) – (2.9) offers CN as employer an elective alternative as to the mode of making "special payments". Reg. 12(2.10) and (4) specify the latest dates by which payments due, further to the Regulation, must be made. The employer breaches these obligations on pain of withdrawal of approval of the plan by the Superintendent, and is also in breach of his statutory obligations to the administrator of the plan (Reg. 12).

If CN as employer is statutorily obligated to make payments of any kind, and there were to be an independent administrator of the plan as trustee, it is my opinion that the trustee has the duty as trustee to demand payment from the employer. Such is the role of a trustee that I do not consider the trustee needs authority from the Act or the regulations in

order to bring its own action, though admittedly this is arguable. If the trustee can enforce employer compliance with the PBSA, I cannot see that the situation is different because CN is also the trustee. The two hats that it wears are quite distinct, and of course the bizarre situation in which it finds itself directly stems from the fact that by playing both roles it courts the possibilities that its position as employer comes into conflict with its position as trustee, a person who must act solely for the benefit of the plan members, including those on pension.

CN as trustee has the obligation to demand payments due under the Regulation, and in my opinion as trustee (or administrator) it has the authority to act. How it must act is more difficult to answer, because if legal action became necessary CN would be suing itself. I assume the law of trusts of the governing jurisdiction would apply, namely, that the Plan members would bring action against CN as trustee, joining CN (as employer) as co-defendant. Effectively they treat their trustee as a hostile party, and step into the trustee's shoes to press the Plan's right of action against the employer.

3(f)(ii) If the answer to (i) is in the affirmative, is CN as trustee obliged to ask for payment as soon as payments are due but not paid, or does CN as trustee have the discretion as to whether and when to ask for payment?

Answer: A trustee must enforce any rights he has as trustee under the instrument, or case law, or statute. He acts exclusively for the benefit of the trust beneficiaries, and, unless the instrument or the statute in question expressly confers discretion upon him, he has no option but to defend and pursue the trust's rights with "vigilance, prudence and sagacity" (Dickson J. in *Fales v. Canada Permanent Trust Co.*, [1971] 2 S.C.R. 302 at 318). This is his duty of care. The trustee requires of CN what CN as employer is required to do under the Plan, the PBSA, and the Regulations.

3(f)(iii) If the answers to (i) and (ii) are based on provisions of the present *Pension Benefits Standards Act*, suppose the relevant provisions of the Act did not exist; would CN as trustee have the power and be under an obligation to demand payment of amounts owing from CN for current service and as special payments?

Answer: My previous answer concluded that CN as employer had an obligation under the PBSA to make current and special payments, and I also conclude that in those circumstances a trustee has an obligation to pursue what remedies he has on behalf of the trust under the law of trusts. It is assumed that the employer has breached his statutory obligation to fund the trust (the plan), but it is also clear that the PBSA does not expressly give a right of action to the trustee (or administrator) to compel the performance of that statutory obligation. The trustee's powers and obligations can therefore only come from the Trust Deed (i.e., the Plan) and the law of trusts.

If the PBSA did not exist, the only power of the trustee to enforce payments would be those payments obligated by the Plan. The Plan would then obligate none, because Rule 27 assumes the existence of the Act. However, if the Plan were to contain an independent clause requiring the employer as one party to the Plan to make any payments, it would be the obligation of the trustee as the other party, or on behalf of the trust beneficiaries as the other party, to demand, and bring action to compel, payment. There is nothing in the Plan requiring the trustee to act or not to act or exercise its discretion about whether to act, and

therefore the trustee has this clear obligation to act further to the law of trusts. (I am assuming that the governing law of the 1935 and 1959 Plan is that of a Canadian common law jurisdiction.)

Section 4: Assets of the Pension Fund

4(a) What claims generally do pensioners and actives have to the assets of the Fund as an ongoing Fund?

Answer: Active employees are entitled to have their own contributions accumulated in the Fund, invested at an interest rate not lower than a prescribed rate (Rules 3(3) and 108), and to have their own contributions refunded in the circumstances and in the manner described in the Rules (see Index to Consolidated Rules of the 1959 and 1935 Pension Plans, Contributions — refunds of; Refunds).

Pensioners, that is to say, persons currently in receipt of a pension, do not have in my opinion any claim against the Fund. Their claims are to the formula pension for which they qualified under the Plan on retirement, plus such further sums as the employer at subsequent dates has obligated itself to pay to such persons. To the extent, however, that the employer validly asserts that it has discharged its obligation by funding the Plan, the pensioners as well as active employees do look to the Fund for pension payments.

Both active employees and those on pension are entitled to have CN fund the consolidated plans in accordance with Reg. 12 of the PBSA, and any requirements by the Superintendent further to that regulation and the Act.

The pensioner briefs appear to reveal a basic misconception of the nature of the two plans. In the document entitled, "Memorandum on the History of CN Pension Arrangements", the 1935 Plan is described as "a defined benefit plan with money purchase features", and the 1959 Plan is "a defined benefit plan". Since 1960 the 1935 Plan has been funded on an actuarial basis. The authors of the briefs argue (1) that excess earnings should be used to pay higher pensions, (2) that the employer should not use excess earnings to meet its unfunded liability, (3) that the employer is taking inflationary gains in order to meet that liability, (4) that the employer is required to meet deficiencies out of its own funds, (5) that interest payments to the Fund are shown as employer contributions because the Superintendent requires CN to report on principal payments and current service costs, but not on interest payments, and (6) that the interest rate assumption of 4% was retained long after market interest rates had gone considerably higher.

In my opinion these arguments, and the briefs' accompanying calculations, overlook the fact that a defined benefit plan obligates the employer to pay a pension to each qualifying employee based, not upon a fund, but upon a formula, whose constituents are salary paid over a described period of time, a multiplying factor, and years of service. The plan may also require the employer, following the employee's retirement, to index, either fully or partly, the annual pension paid. If a defined benefit plan is non-contributory, there really is no need of a fund, putting aside the PBSA for a moment, any more than a fund is needed when an employer has on-going wage obligations to an employee. The function of a fund in these circumstances is to protect the employee against the inability of the employer to pay the

pension when the time comes, or against the employer's bankruptcy or termination through take-over or merger. When the plan is contributory, however, a fund is necessary, because the employee is entitled to have his contributions held separately from the employers's assets, to have them invested so that they will produce a return, and to have them returned, usually together with interest, in the event that the employee leaves the service of the employer, or dies, prior to retirement age. Where the contributions of the employer will also be paid to the employee in the circumstances of resignation, termination or death, prior to the retirement age, a fund will also serve to protect this interest of the employee, though, again, a fund is not essential for this purpose. There can be a notional employer contribution, and an interest rate assumption, so that the obligation of the employer to the employee remains a personal one.

In the case of the CN plan, which is contributory, the role of the fund is essentially to protect the employee's contributions, to be a receptacle for the investment return, and to preserve these contributions plus interest for refund requirements. Active members have the right to make claim for their contributions, without interest or plus interest, in specified circumstances. Pensioners, having retired, will not have this right because their contributions plus the accumulated interest thereon are now providing pension payments. The employer is also obligated to make current service contributions and such further funding payments as the PBSA and the regulations thereto require for actuarial soundness. Active employees and pensioned employees are entitled to determine that these employer obligations are being met, but this is not of course a claim to any assets of the fund.

4(b) If the answer to question 3(e) (regarding CN'S claim to an experience surplus) was in the affirmative, and if it was based on provisions of the present *Pension Benefits Standards Act*, suppose the relevant provisions of that Act did not exist.

- (i) would there then be any basis in law for claiming that CN should have used the experience surplus for the beneficiaries of the Fund?
- (ii) would there then be any basis in law for claiming that CN should have used the surplus to improve pensions in pay, rather than pay down the unfunded liability, for example?

Answer: Essentially the question asks whether members, i.e., beneficiaries, of the Plan have any right to demand that surpluses in the Fund be used to pay added benefits to members, and therefore to prevent CN from using any part of those surpluses to meet its own liabilities under the terms of the Plan. I did answer question 3(e) in the affirmative, and I observed that, while an unpersuasive argument based on the PBSA could be mounted to the contrary, I saw nothing in the terms of the Plan to prevent CN using any surplus for the purpose of discharging its current service obligations.

The members, whether active or pensioned, are entitled under the Plan terms to a formula benefit plus such further enhancements as CN has obligated itself to provide. It follows from my last answer that, provided the Plan is actuarially sound, that is the sum total of the members' claim. The misconception of the Plan members is that the *fund* is theirs, as if the plan were a kind of money purchase plan, like an R.R.S.P. The CN Plan falls within (a) of the definition of "pension plan" in section 2 of the *Pension Benefits Standards Act*, not within (b), as the authors of the pension briefs appear to imagine. It is possible, even in a

money purchase plan, for a “surplus” to arise. This would happen, for instance, where the employer pays a greater contribution per member to the plan than he is obligated to do under the terms of the plan. It is difficult to see how such an error could occur, but, if it were to happen, the employer would be entitled to call for the return to him of the excess amounts plus an appropriate sum of investment return. If the stipulated employer contribution is 7% of gross monthly salary, and the employer pays in error 8%, the employer is entitled to recover 1% plus the investment return on 1% for the period of wrongful retention by the fund. The retention is wrongful because the benefit to which the member is entitled is 7% plus the investment return on the 7%.

In a defined benefit plan, surplus, like deficiency, can easily occur because of the number of variables in assessing from year to year what is required to meet actuarial soundness, and the necessary level of funding. But the rights of members are no greater when there is a surplus, for the same reason that they are no less when there is a deficiency. Pension benefits are today seen as a form of emolument from the employer. Prior to 1973 CN as employer determined the amount of that form of emolument, as it determined what employees themselves should contribute out of salary or wages. In 1973 and subsequent years pension benefits have been the subject of collective agreements between CN and the union, but the principle remains the same, namely, that once the amounts of benefit are determined that is the totality of the employees (and the pensioners’) entitlement. Wage rates are settled, benefit amounts are settled, and there is an end of the matter, until a new collective agreement is entered into. The amount in the trust fund — beyond the amount of the members’ own contributions plus the interest entitlement thereon, and any funding of the plan which the employer validly claims had discharged his obligation — $\frac{3}{4}$ is neither here nor there, so far as the members’ claims against that fund is concerned.

The root of the pension briefs’ concerns appears to be in large part, not only that the existing formula is considered to produce inadequate pensions, but that pensions under this Plan are not indexed. Not only pensioners, but active employees, realize the impact even an inflation rate of 4 – 5% p.a. will have upon pensions over an average retirement period (member and surviving spouse) of 10 – 20 years. Their fears are very understandable. Wages and salaries will reflect inflation, but once a member reaches retirement age, and his or her then career average monthly salary is used to determine the formula pension then payable, the decline of the purchasing power of that pension begins at the same time. The consequent apprehensions cause employees and pensioners to look at the *trusted* character of the plan, and to assume fallaciously that that fund, whatever the source of its contents, is theirs. A misunderstanding of the function of interest rate assumptions, an investment power which largely leaves the Board of CN to determine what securities shall be selected for investment and in what “mix” as between debt and common shares (the 1935 Plan, Rule 108, appears to restrict severely the access to corporate shares and debt, unless government guaranteed), administration by CN of its own plan, and a misunderstood *Pension Benefits Standards Act*, have combined to fan the concerns and the sense of having been cheated.

The fact, however, is that the CN Plan is defined benefit, and there in my opinion the answer to this question stops. There is no basis in law known to me, in the absence of any contrary provision in the plan, for an argument that surpluses in the Plan cannot be employed by CN as the wherewithal to meet any funding obligations it has under the Plan.

4(c) If the Plan were fully funded — if there were no unfunded liability — and there were an experience surplus:

- (i) would CN be able to remove the surplus from the Fund?
- (ii) would CN be able otherwise to use the surplus for its benefit rather than for the benefit of the Fund beneficiaries?
- (iii) if the answers to (i) and (ii) depend on provisions of the present *Pension Benefits Standards Act*, suppose the relevant provisions of the Act did not exist; would the answers then be different?

Answer: 4(c)(i) Given the approval of the Superintendent under Regulation 11(4)(a) of the PBSA, and, assuming the correct interpretation of Rule 144(14) to be that it applies only to employer contributions under Rule 144 of the 1935 Plan for supplementary annuities (see now Rule 3(g)), it is my opinion that CN could remove from the Fund such proportion of the surplus as can be associated with employer contributions. The proportion of the total surplus associated on a ratio basis with employee contributions would be required to be left in the Fund for added employee benefits.

Comment — This question, 4(c), poses the most difficult of the questions to answer, because the law in this area has been the subject-matter of varying decisions in the courts, and the pension benefit Acts of the federal authority and of the provinces differ the one from another in their requirements. Having studied the Acts, the Canadian case authorities, both reported and, so far as known to me, unreported, together with eight of the leading U.S. judicial decisions, I would summarize the position, having in mind the CN Plan, in the following manner. In any jurisdiction it is necessary, in my opinion, first to examine what would be the answer under the case law. Then one refers to the pension benefits legislation, if any, to see whether and, if so, in what manner the case law result has been changed. Finally, one looks at the language of the plan in question — and I am assuming, of course, a defined benefit plan — to determine what answer, if any, the plan provides for such a surplus, and may be put into effect, given the pension benefits Act of the jurisdiction.

The question put to me assumes a surplus in an on-going plan situation, though under the case law a similar question arises when the surplus exists in a plan termination and wind-up situation.⁽¹⁾ A surplus can only be said to exist when a plan is actuarially fully funded, i.e., the fund is actuarially capable of meeting all the benefit liability to members.⁽²⁾ A defined benefit plan of the CN type requires active employees to contribute a percentage of wage or salary every prescribed period of time, which is then invested at an interest rate assumption, and the employer “tops up” in order to meet the formula benefit, with current service contributions plus further payments over prescribed periods of time so that he funds the liability for past service.

Under the case law of trusts a settlor is entitled to recover from the trust such funds as remain when the purposes of the trust have been met, and no provision is made in the trust instrument for what shall happen to these excess sums.⁽³⁾ This is the resulting trust which

⁽¹⁾ All the Canadian case decisions on the subject of surplus known to me have concerned surpluses in termination or wind-up situations.

⁽²⁾ *Van Orman v. American Insurance Co.*, 680 F. 2d 301, 305 (1982).

⁽³⁾ *Re Trusts of the Abbot Fund*, [1900] 2 Ch. 326.

arises by operation of law to return surplus funds to the only person who can make any claim to them, i.e., the settlor. The express trustee, being a trustee, cannot take the surplus for himself, and the beneficiaries or the purposes of the trust have fully acquired all the benefits intended by the express trust terms. Applied to a defined benefit pension plan this means that in the case of a non-contributory plan the employer is entitled to the whole of the surplus.⁽⁴⁾ When the plan is contributory on the part of the employees, the settlors are both the employer and the employees. Unless there is clear evidence that the surplus arises entirely from the employer's contributions, plus earnings, or the employees' contributions, plus earnings, the courts are likely to decide upon an equitable division which would reflect the ratio of employer to employee payments into the fund.⁽⁵⁾ In my opinion a ratio division would be adopted, were the case law to apply, in the case of the CN Plan. I assume it would be possible for the ratio to be calculated.

The question then arises of what PBSA requires. The PBSA requirements for dealing with the surpluses are in fact limited. The Act and its regulations are less comprehensive than, for instance, the Ontario Pension Benefits Act, and regulations thereto,⁽⁶⁾ and significantly less explicit than the Employee Retirement Income Security Act, 1974, in the United States.⁽⁷⁾ Regulation 11(4)(a) of the PBSA requires the approval of the Superintendent, before any funds can be paid out of a pension plan for the benefit of the employer, and in the absence of evidence available to me to the contrary I assume from the character of Regulation 13(3), to which Regulation 11(a) refers, that the Superintendent is merely concerned to see that by any repayment to an employer, the defined benefits of members are not put into jeopardy. However, whether such is his policy would have to be investigated. I have no information on this. I also observe from the C.B.A. paper on the Ontario Pension Benefits Act (p. 20) that jeopardy is the concern of the Ontario Pension Commission. For federal tax purposes National Revenue positively requires a refund to the contributing employer of any excess surplus, once the following two years of current service contributions have been provided for; the alternative is for the excess surplus to be retained to meet liabilities for past service or yet more distant future service. However, as I have earlier emphasized, it is important to note that this is for federal tax purposes only.

Finally, one turns to the CN Plan itself. Save for one circumstance, the Plan appears to me not to address the issue of the treatment of surpluses, either in an on-going situation, or on termination or wind-up of the plan.⁽⁸⁾ The one exception is Rule 144(14) which requires

⁽⁴⁾ *Canada Trust Co. v. Cantol Ltd.*, [1979] 6 W.W.R. 565; 103 D.L.R. (3d) 109 (B.C.). See also *Pollock v. Castrovinci*, 476 F. Supp. 604, 616 (1979).

⁽⁵⁾ *E.G., Martin & Robertson Administration Ltd. v. Pension Commission of Manitoba*, 21 February, 1980. Nitikman J.; Manitoba Q.B. The decision is noted at (1980), 2 A.C.W.S. (2nd) 249. In this case the plan actually specified an equitable division.

⁽⁶⁾ Cf., e.g., *King Seagrave Ltd. v. Can. Permanent Trust Co.* (1959), 51 O.R. (2d) 667.

⁽⁷⁾ See s. 4044(d)(1) of ERISA, 29 U.S.C., para. 1344(d)(1), and *Washington-Baltimore Newspaper Guild v. Washington Star Co.*, 555 R. Supp. 257, 259 (1983).

⁽⁸⁾ Most of the plans, where litigation has arisen, contain provisions as to what is to happen to a surplus on plan termination, and the construction issue which has been posed concerns the meaning and scope of these provisions. See, e.g., *Campbell v. Ferco Engineering Ltd.* (1984), 4 C.C.L.I. 268 (Ont.), and *Re Reeve and Montreal Trust Co.* (1984), 46 O.R. (2d) 667, both of which cases also involved the bona fides of the employer's exercise of its amendment power to obtain the surplus. CN has such an amendment power (see Rule 29 of the Consolidated Rules).

that a surplus of assets over liabilities, following the withdrawal by a terminating employee of his contributions (mandatorily without interest), shall remain in the Fund. In my opinion this sub-rule is applicable purely for the purposes of supplemental annuities under Rule 144, but this is a matter of construction, and it is possible that a court would give a wider applicability to it, though I doubt this in the light of Regulation 144(15).

My conclusion, therefore, is that, subject to the Superintendent's approval, and my interpretation of Reg. 144(14) being correct, CN is entitled to remove from the Plan part of any surplus which remains in the on-going plan after all benefits given by the Plan have been adequately funded. That part is to be determined on a ratio basis with employees' funding of the plan. Of course, such a ratio calculation assumes actual payments by CN, i.e., notional contributions or payments are not included. If the ratio cannot be agreed upon by CN and Plan members, the whole surplus would have to remain in the Fund.⁽⁹⁾

Answer: 4(c)(ii) In my opinion the only other way it would be possible for CN to use its share of the surplus for its own benefit, if it is not to remove that share from the Fund, is for it to leave its share in the Fund and use it to pay down future current service contributions (in fact MNR requires this to be done for the next 24 month period, as already discussed), or future unfunded liability arising on future ad hoc improvements to the benefits of members. I see no reason why this should not be done by CN under the case law, which I have discussed, or the PBSA which is silent on the point. After all, as I have concluded CN is entitled to remove a share of such a surplus for its purposes, it must follow that it can leave it in the Fund for its purposes.

Answer: 4(c)(iii) If the PBSA had not been enacted, my answers would be the same, save for the fact that no approval would be required from the Superintendent to the *removal* from the plan of the share of the surplus to which CN is entitled under the case law of resulting trust.

4(d) If the plan were fully funded — if there were no unfunded liability — and there were an experience surplus:

- (i) assuming that the surplus could not be ascribed entirely to CN contributions plus interest or employee's contributions plus interest, would Fund beneficiaries be able to remove their portion from the Fund, or demand that their portion be used immediately to benefit them, by increasing their benefits, for example?
- (ii) if the answer to (i) is in the affirmative, which of the following groups could make this claim: active employees, pensioners, survivors, estates of pensioners, any others?
- (iii) if the answer to (ii) involves more than one group, would each group share *pro rata* or in some other way?

Answer: 4(d)(i) In my answer to Question 4(c) I suggested that the most useful way in which to approach questions about surplus is to ask, first, what the case law provides; secondly, what the PBSA and its regulations provide; and thirdly, what the terms of the Plan

⁽⁹⁾ *Re Gillingham Bus Disaster Fund*, [1958] Ch. 62, [1958] 2 All E.R. 749.

in question provide. Applying that approach again, I would say that, if a surplus arises and the objects of the trust are already fully funded, there is a resulting trust in favour of the settlors. I.e., they are entitled to the return of the surplus. However, in this instance the Plan is assumed to be on-going when the surplus occurs, and, though this has not been the subject-matter of any decision known to me, it is arguable that a surplus can only be said truly to exist when the trust is at an end.⁽¹⁰⁾ It is not without significance that in the reported cases where the return of surplus was discussed, the plans in question were being terminated or wound-up. All the same, whatever the validity or invalidity of that argument, surplus can only be returned when the proportions to which each settlor is entitled can be calculated. The question put to me assumes this is not possible, so under the law of trusts the surplus would have to remain in the Plan.⁽¹¹⁾ Since the Plan is also assumed to be on-going when the surplus occurs, we need not canvass the question of what would happen to that surplus in the event of termination or wind-up. On the state of the authorities, the answer to that question is in any event only conjectural.

Does the PBSA and its regulations change this state of the law? The only reference in this context is Reg. 11(4)(b) which provides that no funds shall be paid out of a plan for the benefit of an employee, “except in accordance with the terms of the plan”, unless the Superintendent approves. Assuming the plan in question is silent as to the entitlement of employees to any surplus, everything now turns on the Superintendent’s exercise of his discretion. Some agreed mode of distribution of the surplus between the employer and the employees would presumably be necessary, but I have no knowledge of how the Superintendent would react to this or any other arrangement. He would certainly be concerned that the plan, here the CN Plan, is to continue beyond the time when moneys are so returned. This is not a termination. In summary, since the legislation and the regulations are effectively silent on surpluses and employees’ contributions, the PBSA and its regulations only assist the situation through the discretion of the Superintendent.

Save for Reg. 144(14), which I have previously discussed and believe to be localised to a specific situation, the Plan here is silent on the subject of surpluses.

I conclude therefore that the surplus would have to remain in the Plan, and, since the Plan provides what benefits the members are to receive, the members are not entitled under the terms of the Plan to call upon the Trustee for increased benefits. The surplus is literally a surplus to the provision of stated benefits. Assuming that the source of the funds is not clearly determinable, as the Question does, the only solution I can see is that the employer and the members who have subscribed to this surplus come to some agreement — 50% and 50%? — that the surplus be applied to future contribution obligations of the employer (i.e., current service contributions) and of the members. If the period during which the surplus occurred includes contributing members who have since retired, but there is an agreement, the court might be willing to entertain an application under the governing Variation of Trusts Act, and consent on behalf of those former active members who cannot be traced, or whose estates have a claim.⁽¹²⁾ However, if an agreement cannot be reached, an application

⁽¹⁰⁾ This was the situation in *Re Trusts of the Abbott Fund*, supra, footnote 3.

⁽¹¹⁾ *Re Gillingham Bus Disaster Fund*, supra, footnote 9.

⁽¹²⁾ In *Re Sandwell & Co. Ltd. and Royal Trust Corp. of Canada* (1985), 17 D.L.R. (4th) 337 (B.C.C.A.), the origin of the surplus was conceded by all parties to be from the employer’s contributions. However, if the amount of the surplus is known, and there is an agreement, the principle of this case is clearly on point.

would have to be made to the court under the governing provincial Trustee Act for advice and direction. In the absence of any precedent known to me on the subject, and the silence of the Plan on the subject, I cannot advise on what the outcome of that application is likely to be. Clearly, if the occurrence of the Question's assumed fact situation is at all likely, moves should be undertaken without delay to amend the Plan so that provision of some kind is made before the situation arises.

If the Question is to be read that, though the surplus cannot be ascribed entirely to CN's contributions or to the employees' contributions, but the proportions subscribed by each can be determined, it is my opinion that the members of the Plan who did contribute to the employees' portion of the surplus would only be able to recover their portion under Reg. 11(4) with the approval of the Superintendent. However, I would draw attention to Rule 11(2). They would claim, if claim to surplus survives Rule 11(2), as resulting trust beneficiaries further to the governing law of trusts. As I have earlier stated, I am not aware of how the Superintendent handles such applications to withdraw surpluses, but I would assume that he would be concerned that in this case no termination of the Plan is intended, and that all those who contributed to the surplus receive an appropriate share of the returned surplus. I do not see on what basis increased benefits could be paid to the contributing members, because the Plan is silent on what form those benefits might take. The Trustee can only act in accordance with the terms of the Plan as they are at the moment of the surplus occurring. If increased benefits are to be paid out of any surplus, it would be my opinion that an amendment to the Plan under Rule 29 would be necessary.

Answer: 4(d)(ii) If the proportions in which the CN and employees contributed to the surplus can be determined, so that a resulting trust is possible, then it is my opinion that all those who contributed as employees are entitled to an appropriate share. Where members have in the meantime retired, they are entitled as pensioners or through their qualified pensionable survivors or through their estates. If they have left the service of CN or died prior to retirement, such persons or their estates are entitled to the appropriate share. The principle of the resulting trust governs, namely, that every settlor of his estate is entitled to participate to the extent of his share for the purposes of any refunding.

Answer: 4(d)(iii) In my opinion a *pro rata* division, i.e., proportionate to the contribution of each group, is the only possible solution. The case of *Martin & Robertson Administration Ltd. v. The Pension Commission of Manitoba*, 21 February, 1980, *per* Nitikman J., could be an example of what I believe is an unreported case. A surplus occurring upon the termination of a plan, and the plan being silent as to how it should be handled, the trial judge noted: "The only feature [of the Plan] that stands out is that on discontinuance of the plan, the company shall inter alia wind up the plan in an equitable manner as further in the section is set out." He later concluded that, as "it was actuarially possible to make an estimate dividing the surplus between the employer and the employees in accordance with their respective contributions to the fund", he would make an order that the fund "be wound up on that basis and payments be made accordingly". There is no provision in the CN Plan requiring equitable distribution of surplus in either an on-going or a termination situation, but in my opinion that principle should and would be drawn upon in order to settle on a division of the surplus between contributing member groups.

Addendum

A question is raised in the document entitled, "Memorandum on the Administration of the CN Pension Plan", as to the documentation which constitutes the CN trustee pension plan. In my opinion the By-Law containing the Consolidated Rules of the 1935 and 1959 Plans, and By-Law No. 80 concerning the investment of funds by the Company in its capacity as Trustee, together constitute the Pension Plan. It is usual drafting practice for there to be a trust deed (apart from the plan) which creates the office of trustee, provides for the appointment and discharge of the trustees, and sets out their duties and powers, which includes the power of investment. The trustees determine their investment policy within the scope of the power given to them by this deed. It is widely considered undesirable to have any outside body or person with the power to determine policy for the trustee or trustees, especially when that body or person is the employer or, for that matter, the labour union. Under trust law it would be most undesirable if the trust is truly to be seen as an independent arrangement having as its sole purpose the benefit of all the members, namely, active employees, retired employees, and other pensioners, such as surviving spouses. See, e.g., *Cowan v. Scargill*, [1984] 2 All E.R. 750.

If it would be helpful for me to add a closing comment, I would reiterate my support of the recommendation that CN divorce itself from the role of trustee, and transfer this task to another who is independent of both employer and employees. At least, as an alternative, the trustees — with the usual plenary powers of such an office — should be drawn from both the employer and the employees, provided it is recognized by each such nominee that he or she sits as a trustee on behalf of all plan members, and not in any way as a mandatory of the Company or of the union. See *Cowan v. Scargill*, *supra*. I would also commend that after 40 years of the consolidated Plans, during which time the attitude of society towards the nature and role of pension plans and pension funds has so dramatically changed, the moment has come for the redrafting of the Plan. In my opinion much needs to be thought through afresh in the structure and administration both of the trusteeship and of the plan; the present Consolidated Rules are often repetitive, there are ambiguities in the relationship of the two sets of rules, and there are silences, for instance, on surpluses, where a contemporary plan would provide. There are also instances where the policies of the Plan should be considered. For example, no interest is paid on employee withdrawals (Rule 144(9)(a)); this is a provision which may be thought to ill-fit a generation which is striving for equity and portability. In short, in my opinion there is a good case for termination of the consolidated 1935 and 1959 Plans, and their replacement with a totally new Plan.

Whether benefits should be changed at all, or in any new Plan, is a matter for others to decide, but it may be that in the present climate of collective agreements over wages and benefits it might assist all sides if a study could be conducted on the advantages and fiscal possibilities of some indexing, in place of regular ad hoc increases.

(Signed)
D.W.M. Waters,
Barrister and Solicitor,
Professor of Law.

Details of a Scheme of Distribution of the Experience Gain with the Survivor Benefit Adjusted to 60 % of the Retirement Benefit

The following calculations are based on a commencement date of January 1, 1987. However, the Sub-committee has recommended that the scheme start one year later, to allow union and management to negotiate indexation for employees retiring after that date.

The First Year of the Scheme — 1987

- **For each pensioner over age 65 who retired before January 1, 1986 calculate “the basic pension”**

The basic pension is the CN retirement pension paid in 1986 according to the 1935/1959 Plan rules, including all ad hocs granted and paid before January 1, 1987, to which is added any OAS allowance deductions made in 1986.

- **For each survivor who is over age 60, or whose spouse was receiving the supplement below, calculate “the basic adjusted pension”**

The basic adjusted pension is the sum of:

- (i) the CN survivor pension paid in 1986, including all ad hocs granted and paid before January 1, 1987 (for survivors whose spouses died in 1986, assume the spouse died prior to January 1, 1986)

AND

- (ii) an adjustment equal to 20% of the amount in (i) made to implement the 60% survivor benefit.

- **To the basic pension and the basic adjusted pension add**

- (i) a supplement equal to $\frac{1}{12}$ of 2% multiplied by the number of whole months from the date the pensioner (or the spouse of the survivor) retired to January 1, 1967; plus $\frac{1}{12}$ of 2%, reduced by 0.1% each year, multiplied by the number of whole months in each year between 1967 and 1976; plus $\frac{1}{12}$ of 1% for the months after January 1, 1977 to January 1, 1987

AND

- (ii) a supplement equal to 50% of the increase in CPI since January 1, 1986 multiplied by the basic pension or the basic adjusted pension, to a maximum increase of 2%

- **The resulting amount may not exceed 50% of the YMPE for 1986 (\$12,900)**

The Second and Subsequent Years of the Scheme

- **Calculate the basic pension**

This calculation is based on the 1987 (and subsequent years) CN retirement pension and is as described in the scheme for the first year, making the necessary changes in dates.

- **Calculate the basic adjusted pension**

This calculation is based on the 1987 (and subsequent years) CN survivor pension and is as described in paragraph (i) of the scheme for the first year, with the necessary changes in dates. Because the 1987 (and subsequent years) CN survivor pension will reflect the 20% increase there will be no need for the additional adjustment described in paragraph (ii).

- **To the basic pension and the basic adjusted pension add**

- (i) a supplement equal to $\frac{1}{12}$ of 2% multiplied by the number of whole months from the date the pensioner (or the spouse of the survivor) retired to January 1, 1967; plus $\frac{1}{12}$ of 2%, reduced by 0.1% each year, multiplied by the number of whole months in each year between 1967 and 1976; plus $\frac{1}{12}$ of 1% for the months after January 1, 1977 to January 1, 1987

AND

- (ii) a supplement equal to the lesser of:

A. 50% of the increase in CPI since the pensioner (survivor) became eligible to receive a supplement

and

B. 2% compounded by number of years the pensioner (survivor) has been eligible to receive a supplement

multiplied by the basic pension or the basic adjusted pension.

- **The resulting amount may not exceed \$12,900 increased by 2% for each year the scheme operates**

The following aspects of the calculation — especially the limitations or “caps” — should be noted:

- (1) for a pensioner, supplements do not start until age 65; for a survivor not until age 60 unless the deceased spouse was receiving the supplements;
- (2) for a pensioner who retires at age 65, part of the first year of retirement is excluded;
- (3) those retiring before age 65 do not receive any supplement until *after* they reach age 65;
- (4) the effect of OAS bridging is eliminated in the calculation of the supplement;
- (5) supplement (i) applies only to retirement years (expressed in months) before January 1, 1987 and will remain the same throughout time;
- (6) supplement (ii) — the inflation supplement — is cumulative, with a cap of 2% multiplied by the number of years between eligibility and the year the calculation is done. The supplement will grow;
- (7) the total supplement — the amount of supplements (i) + (ii) — is capped to 50% of the 1986 YMPE. This cap will rise by 2% per year.

We stress that the formula described above must be tested by comparing the sum of the total supplement for each pensioner and survivor with the amount of the experience gain available. We consider the formula to be a maximum; if the experience gain is smaller than the sum of the total supplements, the formula must be adjusted. We strongly urge that in making an adjustment every effort be made not to reduce the amount of the previous years' supplement. Other measures which could be considered instead include, but are not limited to, the following:

- eliminating the automatic 2% increase of the YMPE cap, so that the cap becomes a constant;
- reducing the percentage of the increase in CPI from 50% to some lower number.
- increasing the waiting time between the date of retirement and the initial receipt of the supplements, e.g. age 66 instead of 65;

APPENDIX "B" APPLIED TO PENSION BENEFITS ESTIMATED TO BE RECEIVED IN 1985 BY AVERAGE LONG-SERVICE PENSIONER*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Supplements (i) + (ii)													
Year retired	CN Pension at Retirement	CN Pension in 1985	50% CPI in 1985 (2% cap)	2/(1% × Years retired to 1985)	Total Supple-mented CN Pension	% increase	1985 OAS (273.80 × 12) Single	1985 C/QPP	Total pension income received single	1985 OAS (spouse)	Total Pension Couple	Couples' pension if un-sup-plemented	% increase	
1960	2,273.64	4,881.36	97.62	1,781.68	6,760.66	38.4	3,285.60	—	10,046.26	3,285.60	13,331.86	11,452.56	16.4	
1961	2,322.12	4,894.32	97.89	1,688.53	6,680.74	36.4	3,285.60	—	9,966.34	3,285.60	13,251.94	11,465.52	15.5	
1962	2,531.28	5,110.80	102.21	1,684.56	6,872.02	34.4	3,285.60	—	10,157.62	3,285.60	13,433.22	11,682.00	15.0	
1963	2,909.76	5,530.92	110.61	1,659.00	7,328.45	32.4	3,285.60	—	10,614.05	3,285.60	13,899.65	12,102.12	14.8	
1964	2,795.76	5,325.84	106.51	1,517.85	6,950.20	30.4	3,285.60	—	10,235.80	3,285.60	13,521.40	11,897.04	13.6	
1965	3,289.32	5,863.20	117.26	1,553.73	7,557.64	28.8	3,285.60	—	10,843.24	3,285.60	14,128.84	12,434.44	13.6	
1966	3,698.40	6,278.04	125.56	1,538.05	7,941.65	26.4	3,285.60	—	11,227.25	3,285.60	14,512.85	12,849.24	12.9	
1967	3,494.28	5,957.64	119.15	1,340.46	7,417.25	24.4	3,285.60	403.32	11,106.17	3,285.60	14,391.77	12,932.16	11.2	
1968	3,640.44	5,885.76	117.71	1,212.46	7,215.93	22.6	3,285.60	795.60	11,297.13	3,285.60	14,582.73	13,252.56	10.0	
1969	4,272.60	6,360.12	127.20	1,195.69	7,683.01	20.7	3,285.60	1,185.96	12,154.17	3,285.60	15,440.17	14,117.28	9.3	
1970	3,857.64	5,646.72	112.93	965.48	6,725.23	19.0	3,285.60	1,580.28	11,591.11	3,285.60	14,876.71	13,798.20	7.8	
1971	5,042.16	6,683.88	133.67	1,036.00	7,853.55	17.4	3,285.60	1,974.00	13,113.15	3,285.60	16,398.75	15,229.08	7.6	
1972	5,762.88	7,178.88	143.57	1,005.04	8,327.49	16.0	3,285.60	2,366.16	13,979.25	3,285.60	17,264.85	16,116.14	7.1	
1973	6,430.80	7,233.48	144.66	911.41	8,289.55	14.6	3,285.60	2,700.96	14,276.11	3,285.60	17,561.71	16,505.64	6.3	
1974	6,571.68	6,994.08	139.88	790.32	7,924.28	13.2	3,285.60	3,060.60	14,270.48	3,285.60	17,556.08	16,625.88	5.6	
1975	8,084.28	8,254.68	165.09	833.72	9,253.49	12.0	3,285.60	3,452.04	15,991.13	3,285.60	19,276.73	18,277.92	5.4	
1976	8,773.56	8,773.56	175.47	789.62	9,738.65	11.0	3,285.60	3,926.04	16,950.29	3,285.60	20,235.89	19,270.80	5.0	
1977	9,371.64	9,371.64	187.43	749.73	10,308.80	9.9	3,285.60	4,067.76	17,662.16	3,285.60	20,947.76	20,010.60	4.7	
1978	10,222.20	10,222.20	204.44	715.55	11,142.19	8.9	3,285.60	4,237.80	18,665.59	3,285.60	21,951.19	21,031.20	4.4	
1979	11,253.39	11,253.39	225.06	675.20	12,153.65	7.9	3,285.60	4,360.08	19,799.33	3,285.60	23,084.93	22,184.67	4.0	
1980	11,414.64	11,414.64	228.29	570.73	12,213.66	6.9	3,285.60	4,484.16	19,983.42	3,285.60	23,269.02	22,470.00	3.5	
1981	11,809.68	11,809.68	236.19	472.38	12,518.25	5.9	3,285.60	4,578.36	20,382.21	3,285.60	23,667.81	22,959.24	3.0	
1982	14,613.12	14,613.12	292.26	438.39	14,613.12	—	3,285.60	4,373.08	22,471.80	3,285.60	25,757.40	25,757.40	—	
1983	16,288.56	16,288.56	325.77	325.77	16,288.56	—	3,285.60	4,613.76	24,187.92	3,285.60	27,473.52	27,473.52	—	
1984	17,015.64	17,015.64	340.31	170.15	17,015.64	—	3,285.60	4,854.60	25,155.84	3,285.60	28,441.44	28,441.44	—	

* These amounts are equal to the average benefit received by employees who worked for 35 years or more. The calculations cannot be taken as fixed amounts which will actually be given to pensioners once the Sub-committee's recommendations are implemented. Pensioners may receive benefits over or under the average. Also it may be necessary to adjust these calculations, depending on amounts of experience gain available.

** CN Pension exceeds maximum of \$12,900.

APPENDIX C

Witnessess

NAME	ISSUE	DATE
Abbott, Lloyd K. , Moncton, New Brunswick	6	October 22, 1985
Andrew, Paul , Vancouver, British Columbia	4	October 15, 1985
Ashcroft, Gordon , Winnipeg, Manitoba	5	October 17, 1985
Bédard, Henri , Vaudreuil, Quebec	8	October 31, 1985
Biggar Railway Employees' and Pensioners' Association: —H.K. Beckett, Chairman; —W.A. Robbins, former Minister of Finance and Revenue, Saskatchewan	7	October 29, 1985
Black, Tom A. , Brandon, Manitoba	5	October 17, 1985
Brasher, John R. , Swan River, Manitoba	5	October 17, 1985
Brotherhood Railway Carmen of the United States and Canada: —Gregory Murphy, President; —Peter Roy, Canadian Vice-President	6	October 22, 1985
Campbell, Harold N. , London, Ontario	2	October 3, 1985
Canadian National Railways: —Jean-Pierre Laroche, Vice-President, Employee Relations; —Yvon H. Masse, Senior Vice-President and Chief Financial Officer;	1 12	October 2, 1985/ December 19, 1985

NAME	ISSUE	DATE
—Bernard Morency, Principal, “William Mercer Limitée”;		
—George Lach, Pensioner, Former Senior Vice-President;		
—Edmond D. Pinsonnault, Vice-President and Counsel;		
—Tullio Cedraschi, President, CN Investments;		
—Robert Zuban, Manager, CN Pensions Administration		
Canadian Pacific Limited:	10	December 17, 1985
—R.T. Riley, Vice-President Corporate;		
—J.-L. Massé, Actuary and General Manager, Pensions CP Rail;		
—R. Granger, General Manager, Personnel CP Rail		
Canadian Pacific Pioneers’ Association:	4	October 15, 1985
—James G. Chester, Secretary		
Canadian Railways Employees’ Pension Association:	4	October 15, 1985/
—J. Earl White, National President;	12	December 19, 1985
—James G. Chester, Vice-Chairman, British Columbia Branch;		
—Maurice H. Farrant, Actuary		
Canadian Railways Employees’ Pension Association — Moncton Branch:	6	October 22, 1985
—J.E. Cormier, President		
Canadian Railway Labour Association:	2	October 3, 1985
—Edward G. Abbot, Executive Secretary		
Capri, Michael, Winnipeg, Manitoba	5	October 17, 1985
Chiasson, Robert, Riverview, New Brunswick	6	October 22, 1985
CN Pensioners’ Association — Kamloops Local:	4	October 15, 1985
—Jack Brooks, President;		
—Tom W. Giles, Member		
CN Pensioners’ Association — Council #1, Moncton:	6	October 22, 1985
—E.E. Saulnier, President;		
—Hugh Reardon, Secretary-Treasurer of Atlantic Region Council of CN Pensioners’ Association		
CN Pensioners’ Association — Montreal Local	3	October 8, 1985
—Patrick Noël, President		
CN Pensioners’ Association — Provincial Local, Province of Quebec:	2	October 3, 1985
—Paul H. Gignac, President		

NAME	ISSUE	DATE
CN Pensioners' Association — Quebec Local: —Charles Davis, President; —Marius Pelletier; —Fernand Mercier	3	October 10, 1985
CNR Disability Pension: —Michael McCrosson	7	October 29, 1985
CNR Lady Pensioners' Association: —Carlyne E. Buck, President	7	October 29, 1985
Coates, James. A. , Greenfield Park, Quebec	7	October 29, 1985
Crass, Emil , Winnipeg, Manitoba	5	October 17, 1985
Daly, Owen P. , Moncton, New Brunswick	6	October 22, 1985
Doyle, James , Moncton, New Brunswick	6	October 22, 1985
Edgar, George Maxwell , Vancouver, British Columbia	4	October 15, 1985
Employees' and Pensioners' Association on Inflation Compensation: —Arthur J. Campbell, Organizer	4 8 12	October 15, 1985/ October 31, 1985/ December 19, 1985
Fraser, L. Michael , St. Albert, Alberta	4	October 15, 1985
Government of the Province of Manitoba: —Al Mackling, Minister of Labour; —W.A. (Wes) Peters, Superintendent of Pensions, Manitoba Pension Commission	5	October 17, 1985
Hansen, Heinz , Kamloops, British Columbia	4	October 15, 1985
Horbulyk, Mike , Burnaby, British Columbia	4	October 15, 1985
Houlihan, Ella A. , Halifax, Nova Scotia	6	October 22, 1985
International Association of Machinists and Aerospace Workers: —Hugh Mawhinney, General Chairman, District Lodge No. 2	5	October 17, 1985
International Brotherhood of Electrical Workers — Local Union 409: —Boyd G. Kramble, General Chairman, Prairie and Mountain Regions, System Council #33; —George Woods, President; —Vic Clements, retired member	5	October 17, 1985
International Brotherhood of Electrical Workers — Local Union 1574: —Roland Boone, Business Manager	4	October 15, 1985

NAME	ISSUE	DATE
Janega, Matthew , Dartmouth, Nova Scotia	6	October 22, 1985
Killick, Del for C.B. Morgan , Melville, Saskatchewan	5	October 17, 1985
Kohut, William , Winnipeg, Manitoba	5	October 17, 1985
Levangie, Augustus T. , Heatherton, Nova Scotia	6	October 22, 1985
Malashewski, Fred , Winnipeg, Manitoba	5	October 17, 1985
Manitoba Legislative Assembly: —Don Scott, M.L.A., Inkster	5	October 17, 1985
McDougall, Dave E. , Dugald, Manitoba	5	October 17, 1985
McKay, David , Port Coquitlam, British Columbia	4	October 15, 1985
McPhearson, B.A.D. , Moncton, New Brunswick	6	October 22, 1985
Mitten, Audber , Salisbury, New Brunswick	6	October 22, 1985
Montpetit, Jean-Guy , Montreal, Quebec	2	October 3, 1985
Moore, Leslie S.G. , Sidney, British Columbia	4	October 15, 1985
Moore, Raphael G. , Montreal, Quebec	2	October 3, 1985
Munro, Byron , Moncton, New Brunswick	6	October 22, 1985
National Advisory Council on Aging: —André Leblanc, Executive Director; —Yvette Brunet, Member	8	October 31, 1985
National Council of CN Pensioners' Associations Inc.: —George P. Bouchey, President; —Keith E. Hunt, Director; —J.W.G. MacDougall, Director; —Frank E. King, Executive Secretary; —Douglas Fullerton, Consultant	9	November 1, 1985
New Brunswick Senior Citizens' Federation Inc.: —Bernard Richard, Executive Director; —Edna Bourque, President; —Earl Wilson, Vice-President	6	October 22, 1985
O'Connor, John , Montreal, Quebec	7	October 29, 1985
Ottawa Retired Railway Pension Association: —J. Rod Cameron, Vice-President	8	October 31, 1985
Phillips, George , Winnipeg, Manitoba	5	October 17, 1985
Richens, Frank E. , Ottawa, Ontario	7	October 29, 1985
Saskatchewan CPR Pioneers Social and Service Association: —Vic Myers, President; —Mildred Little, Secretary-Treasurer	3	October 10, 1985

NAME	ISSUE	DATE
Scaletta, Sebastian , Winnipeg, Manitoba	5	October 17, 1985
Taylor, Ted , Smithers, British Columbia	4	October 15, 1985
Thompson, Gordon , Winnipeg, Manitoba	5	October 17, 1985
United Transportation Union — Local 353 London: —Peter Maslak, Legislation Representative	8	October 31, 1985
United Transportation Union — Local 1874: —Gil E. Blais, Pension Committee Representative	5	October 17, 1985
Vance, Webb , Moncton, New Brunswick	6	October 22, 1985
Warmerdam, Bert , Smithers, British Columbia	4	October 15, 1985
The Wyatt Company : —Bruce I. Rollick, Vice-President and Director; —Maurice H. Farrant, Actuary	11	December 17, 1985
Wynes, James W. , Dauphin, Manitoba	5	October 17, 1985

APPENDIX D

Submissions

NOTA: The Sub-committee received written material (letters, reports, briefs or articles) from the following groups and individuals:

NAME

Atkin, R., Kelowna, British Columbia

Bicknell, A.L., Woodstock, Ontario

Boyer, Albert A., Foleyet, Ontario

Brenie, Brian W., Montreal, Quebec

Brotherhood Railway Carmen Workers — Lodge #420:
—John A. Merritt, President

Buell, Jack W., Brockville, Ontario

Campbell, G.J., Belleville, Ontario

Caron, Roland, Montreal, Quebec

Chamberland, Thomas, Boucherville, Quebec

Clayton, Gordon B., North Bay, Ontario

CN Pensioners' Association—Belleville Local:
—S. Woodward, Secretary

CN Pensioners' Association — Edmundston Local #3:
—Oneil McDonald, President

CN Pensioners' Association — London Local:
—G.M. Lucy, Secretary

CN Pensioners' Association — Prince George and District:
—Gil Lindelauf, Secretary

CN Pensioners' Association — Stratford Local:
—Gordon E. Beadle, Secretary

CN Pensioners' Association — Toronto Local:
—D.F. Mills, President

Danylyk, Jim, Kitchener, Ontario

Desormeau, Ernest L., Cochrane, Ontario

Desrosiers, Jules, Lemoyne, Quebec

Doogan, Esther, Belleville, Ontario

Duffy, John F., Verdun, Quebec

Ferguson, John R., Sydney, Nova Scotia

Gagnon, Cecil W., Winnipeg, Manitoba

Gajerski, Peter P., Winnipeg, Manitoba

Gallipo, O.A., North Bay, Ontario

Grégoire, Roger, Montreal, Quebec

Hodson, W.M., Dawson Creek, British Columbia

Hunter, H.C., Grand Falls, Newfoundland

International Association of Machinists and Aerospace Workers
Canadian Airways Lodge 764:
—W.J. Farrall, Pension Representative and General Chairman

International Brotherhood of Electrical Workers
System Council Number 33:
—Frank Klamph, System Council Chairman

Johnson, M.P., St. Williams, Ontario

Jones, J.T., Moncton, New Brunswick

Kaufman, Edward D., Dunneville, Ontario

Lacey, (Mrs.) Cyril E.P., London, Ontario

Lacombe, D.V., Moncton, New Brunswick

Laferriere, T.O., Powassan, Ontario

Lane, John A., Fort Erie, Ontario

Lavoie, Vincent, St-Hubert, Quebec

NAME

Leboeuf, Gérard, Longueuil, Quebec

Leger, Yvon D., Cocagne, New Brunswick

Lutes, Rupert E., Campbellton, New Brunswick

Lyseyko, Harry, Grand Centre, Alberta

MacDonald, John A., Halifax, Nova Scotia

Mack, Norman, London, Ontario

Maclean, C.G., Aldergrove, British Columbia

McDougall, J. Lorne, Kingston, Ontario

McNutt, Lorne P., Truro, Nova Scotia

Medford, K.A., Delta, British Columbia

Members of the I.A.M. Lodge 1252, CNR Diesel Shop Concord, Ontario

Miniely, Gordon W., Winnipeg, Manitoba

Moran, E.J., Brockville, Ontario

Morton, (Mrs.) W.R., Linden, Alberta

Nadeau, Médard T., Baker Lake, New Brunswick

Nichol, A., Nanoose Bay, British Columbia

Nicolson, James S., Victoria, British Columbia

Picard, (Mrs.) L.J., Edmundston, New Brunswick

Raymond, Maurice, Drummondville, Quebec

Rodgers, M.M., Shawnigan Lake, British Columbia

Rowell, A.I., Sarnia, Ontario

Roy, Garnet, Atholville, New Brunswick

Salisbury, E.L., Niagara Falls, Ontario

Senior Citizens' Federation of Quebec:

—Rose-Aimée J. Leblanc, President

Shinkaruk, Nick, Edmonton, Alberta

Skinner, Donald L., Louisbourg, Nova Scotia

Smith, (Mrs.) W. Ken, Riverview, New Brunswick

Sprague, Ivan, Toronto, Ontario

Staines, H.L., Westbank, British Columbia

Steeves, L.H., Riverview, New Brunswick

NAME

Stewart, R., Blue River, British Columbia

Theriault, J.R., St. Basile, New Brunswick

Tobin, Nancy, Delta, British Columbia

Trickey, L.J., Toronto, Ontario

Walmsley, C.W., Dauphin, Manitoba

Webb, William D., Thunder Bay, Ontario

Yrjola, Wilfred, Roxboro, Quebec

APPENDIX E

Sub-committee Staff

CENTRAL TEAM

Administration

from the Committees and Private Legislation Directorate:

Diane Tremblay-Bernier, Clerk of the Sub-committee
Jean-Michel Roy, Clerk Assistant
Isabelle Des Chênes, Secretary
Rita-Marie Blais, Travel Co-ordinator

Research

from R. David Radford and Associates:

R. David Radford, Study Director

from the Research Branch of the Library of Parliament:

Mildred J. Morton, Legal Counsel and Research Associate

from Eckler Partners Limited:

David R. Brown, Actuary

from The Wyatt Company:

Maurice H. Farrant, Actuary

Legal Adviser

Donovan W.M. Waters, Professor of Law

Consultant

Hart D. Clark

Translation Bureau, Secretary of State

Cécile Fortier-Génier, Translator

Louis-Claude Leahey, Proofreader

Report Editing

Christiane E. Kaisin, Translating and Editing Inc.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 1 to 13 inclusive of the Sub-committee and Issue No. 49 of the Standing Committee, which contains this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Vince Dantzer
Chairman of the Sub-committee

Pat Nowlan
Chairman of the Standing Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 25, 1986
(66)

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Iain Angus, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Other Members present: Bill Gottselig, George Henderson and Morrissey Johnson.

In Attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

The Clerk of the Committee presided over the election of the Chairman.

On motion of Mr. Gordon Taylor, Pat Nowlan was elected Chairman of the Committee.

Pat Nowlan took the Chair as Chairman of the Committee.

On motion of Mr. Gordon Taylor, Darryl L. Gray was elected Vice-Chairman of the Committee.

Mr. Iain Angus moved, — That the Chairman, the Vice-Chairman and three (3) other Members appointed by the Chairman after the usual consultations with the Whips of the different parties, do compose the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

After debate the question being put on the motion it was agreed to.

On motion of Mr. Fernand Robichaud, it was agreed, — That the Committee print one thousand (1,000) copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

On motion of Mr. Iain Angus, it was agreed, — That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present providing that four (4) members, one (1) of whom must be the Chairman or Vice-Chairman are present.

At 3:50 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Nino A. Travella
Clerk of the Committee

THURSDAY, APRIL 10, 1986
(67)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:30 o'clock p.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor and Brian Tobin.

Acting Member present: Maurice Foster.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

The Committee proceeded to consider its future business.

It was agreed, — That a Sub-Committee of five (5) members be constituted to study the St. Lawrence Seaway Authority.

It was agreed, — That the Committee travel to Winnipeg, Churchill, Rankin Inlet, Resolute, Yellowknife, Inuvik, Whitehorse and Vancouver from May 7 to May 16, 1986 to study the adequacy of transport services in the Western Arctic.

It was unanimously agreed — That the Committee invite representatives of the National Capital Commission to appear on Thursday, April 17, 1986 at 9:30 o'clock a.m. and 3:30 o'clock p.m. to consider the subject matter of the effect of the possible future site of the American Embassy on the Rockcliffe Airport.

Mr. Dantzer from the Sub-Committee tabled the Sixth and Final Report of the Sub-Committee on the CNR Pension System.

It was agreed, — That the Committee will consider the report after all members have had a chance to read it.

At 5:15 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Nino A. Travella
Clerk of the Committee

TUESDAY, APRIL 15, 1986
(68)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:30 o'clock p.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Acting Member present: Elliot Hardey.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

The Committee proceeded to consider its future business.

Mr. Vincent Dantzer moved, — That the Committee approve a budget of \$776,887.00 which includes a budget of \$242,860.00 for the Sub-committee on the St. Lawrence Seaway Authority plus a budget of \$534,027.00 for the Standing Committee on Transport for the period from April 1st, 1986 to March 31, 1987; and that the Chairman be instructed to present the said budget to the Liaison Committee.

After debate, the question being put on the motion it was agreed to.

It was agreed, — That the Committee meet as follows:

April 22nd — 9:30 a.m. and 3:30 p.m.: Sub-committee report on CNR Pensions.
(*In camera*)

April 22nd — 7:30 p.m.: Minister of Transport.
Main estimates 1986-87.

April 24th — 9:30 a.m.: Officials on Airport Security.

April 29th — 9:30 a.m.: Senior Officials.
Briefing on Northern Transport.

May 22nd — 9:30 a.m.: Jean Pigott,
Chairman of the National Capital Commission
regarding Rockcliffe Airport.

At 4:50 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Nino A. Travella
Clerk of the Committee

TUESDAY, APRIL 22, 1986
(69)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 9:30 o'clock a.m. this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Vincent Dantzer, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid and Gordon Taylor.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer.

It was agreed, — That the Sub-committee on the St. Lawrence Seaway Authority be composed of the following members: Iain Angus, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Joe Reid and Fernand Robichaud.

The Committee resumed consideration of the Sub-committee's report on the Canadian National Railways Pension System.

On motion of Darryl L. Gray, the Sixth Report as amended of the Sub-committee on the Canadian National Railways Pension was concurred in.

It was agreed, — That the Committee print 1,000 copies of the English version of the report and 500 copies of the French version with a special cover.

ORDERED, — That Vincent Dantzer, for the Chairman, table the report, in the House of Commons, as the Seventh Report of the Standing Committee on Transport.

At 11:05 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Nino A. Travella
Clerk of the Committee

EVIDENCE

Tuesday, March 25, 1986

• 1537

The Clerk of the Committee: Honourable members, you have your quorum.

The first item of business is the election of a chairman. I am ready to receive motions to that effect.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to move that Pat Nowlan be the chairman.

Motion agreed to.

The Clerk: I invite Mr. Nowlan to take the Chair.

The Chairman: Colleagues, I want to thank you very much for your confidence. I will not make any more of a speech, because we do things expeditiously in Transport, as was proven last year when we broke new ground. We are under new rules, so there is some new ground. I am glad to see a lot of good, familiar faces here. So without further ado, the Chair is prepared, and wants, to accept a motion for the election of a vice-chairman.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I would like to move, Mr. Chairman, that Darryl Gray be the vice-chairman.

Motion agreed to.

The Chairman: I declare Mr. Darryl Gray—

Je déclare M. Darryl Gray dûment élu vice-président de ce Comité.

M. Gray: (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais aussi remercier mes collègues pour la confiance qu'ils veulent bien m'accorder. Merci beaucoup.

The Chairman: The next item of business is the appointment of a subcommittee, and gentlemen, I am anxious to get this thing launched, that in view of the unknown days ahead the subcommittee, in the usual way, can plan some of the work of the standing committee in this new work environment. There are several matters some of us are aware of already, and that is why the subcommittee wants to meet.

I would like a motion that the chairman, the vice-chairman, and three other members appointed by the chairman, after the usual consultations with the Whips of the different parties, do compose the Subcommittee on Agenda and Procedure.

Mr. Angus: I so move.

Mr. Robichaud. I second the motion.

Motion agreed to.

The Chairman: It has been traditional in the past that 1,000 copies of the minutes are printed. If there is something unusual, that can always be changed. May I have a motion to that effect?

Mr. Henderson: I so move.

Mr. Angus: I second the motion.

Motion agreed to.

• 1540

The Chairman: The next usual motion is that the chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, providing that four members, one of whom must be the chairman or vice-chairman, are present. That was the motion we had last time in terms of hearing evidence, and it really is to the benefit of all. It means that you can hear evidence without necessarily holding up witnesses who have come from afar if opposition members, who have many bases to cover, cannot get here. Once the voting comes, you must have a full quorum.

Mr. Angus.

Mr. Angus: I will move that motion, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. I am glad the experience has been a great educator.

It is moved by Mr. Angus and seconded by Mr. Taylor. Agreed?

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Reid is here. Now, this is where the steering—

Mr. Reid: I was going to ask a question, but maybe you are going to lead to it, Mr. Chairman.

The Chairman: I was going to consider it, because I know we have talked about it and it has been in the public domain that this standing committee strike a subcommittee to study the St. Lawrence Seaway.

Mr. Reid: Mr. Chairman, I was wondering whether you could bring us up to date as to the earlier proposed establishment of what might be deemed a subcommittee of this committee to study the great benefits and adverse conditions of the St. Lawrence Seaway. I do not know whether this is something that falls into the domain of the steering committee or not, but I think perhaps not. I think perhaps it is going to be a question of consideration by a higher authority.

It is rather important, Mr. Chairman, and I would hope that, one, you can bring us up to date, and two, in a favourable manner.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): May I make a suggestion, Mr. Chairman, because we are restrained for time this afternoon, that we hold a steering

committee meeting and if all members present here are willing to sit on it, in agreement with the opposition parties, that the subcommittee be struck for the St. Lawrence Seaway? And I believe that later on there is a possibility of a northern committee. If we could decide that in the steering committee and then bring it back to the full transport committee—

The Chairman: We have to bring back anything to the full committee. The St. Lawrence Seaway is certainly one of the top matters on the agenda. There is also another matter on the agenda which is going to be debated in the steering committee that may be higher on the agenda, and that is to fulfil the mandate on the tour of the north.

I thought at one time, before changes of chairmanships and new chairmen, that a subcommittee might do that. Since the new committee is smaller, there is a thought, and again committee members can discuss it, that the full committee should go north because it might be considered an insult if it did not.

There are many other things. We have the task force report on transportation, which is a Pandora's Box of many interesting problems. Something that really intrigues me in the committee—I throw it out for consideration to those diligent enough to get here today—to start thinking about perhaps for the fall, depending on what else happens between now and the summer adjournment, and I think there will be some disposition for this, is a committee or subcommittee of this standing committee to do something very much in the public domain, and that is this whole question of airports and airport security. But I just throw that out.

I think in view of the time, Mr. Reid, the steering committee is going to probably debate this and report back to the full committee. At least you have constituted the committee, so a steering committee can meet. We will meet, hopefully, as chairman, to pick a date, not necessarily during the next 10 days, if we adjourn. If there are other things that intervene after the 10 days, I certainly can still see a steering committee meeting, as long as the House is still functioning.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to agree with the suggestion that we leave it to the steering committee. I think we, as a committee in our old self, clearly indicated we want to have that review and I do not think there is any problem with that.

Is it your disposition to try and get a steering committee together sooner? You are not thinking of tomorrow, are you?

The Chairman: Certainly the morning is out of the way. I would be open, quite frankly. I can see a couple of members of the steering committee there. We could meet tomorrow afternoon, if that is the disposition.

I must say, depending on the uncertainty here, I would like to have a steering committee meeting as early as possible, and if we could get it into tomorrow, by consent, because it is all by consent—

Mr. Angus: Why do we not try that? Because then there may be some things—

The Chairman: We can try it.

Mr. Angus: —that the clerk can follow through on during the break.

The Chairman: Exactly. That is exactly right. I have been informed by the clerk of the preliminary observations of one of the gentlemen sitting here, that getting in even a northern tour takes about a month's lead time and planning your calendars, as I was trying to do today, coming from the riding and having to listen to Mr. Robichaud several times on Bill C-75 over CBC, *anglais, francais*. It was very good, actually. You were darned fair. I was most interested. I almost drove off the road.

But in view of planning timetables, when you get that lead time, I was getting blocked into complications with June things, May things, and boom, you take 10 days, 12 days at least for the north and that can foul us up.

So I will try to convene a steering committee meeting. Are you going to be in town?

• 1545

Mr. Angus: Yes.

The Chairman: If you are going to be here, then we can have someone from.... Mr. Tobin phoned me but I did not get back to him.

Mr. Henderson: Okay. It will be Mr. Tobin or Mr. Robichaud.

The Chairman: Okay. We will check that out.

Mr. Robichaud: When, tomorrow?

The Chairman: I would say at 3.30 p.m. We will be in touch.

Mr. Robichaud: I will not be around at 3.30 p.m..

The Chairman: We have several things that we must attend to.

Thank you for your co-operation.

This meeting is adjourned to the call of the Chair.

JUN 10 1987

